Harder

Das

Schiffs- und Seerecht.

von

Dr. Carl Wilh. [illegible]

[illegible]

Leipzig

Verlag von Otto Wigand.

1855.

Das

Schiffs- und Seerecht.

Von

Dr. Carl Wilh. Harder.

(Besonderer Abdruck aus dem Rechtslexikon.)

Leipzig

Verlag von Otto Wigand.

1855.

Die Bezeichnung dieses Artikels ist unrichtig, weil sie unlogisch ist und weil der nachstehende Inhalt ihr nicht entspricht. Das Unlogische derselben wird klar, wenn man erwägt, daß die Lehre von den Schiffen einen Theil des Seerechtes bildet. Allein jener Verstoß gegen die Logik dürfte dadurch entschuldigt sein, daß es auch Schiffe giebt, welche die See[1]) nicht befahren und daß das in Bezug auf diese geltende Recht nicht unter den Begriff des Seerechtes sich bringen läßt. Wiederum sollte angedeutet werden, daß die Lehre von den Flußschiffen und dem Flußschifffahrtsrechte hier nicht berücksichtigt worden, daß vielmehr, außer den bereits gegebenen seerechtlichen Artikeln, die gesammte Lehre von der Seeschifffahrt, soweit diese dem Privatrechte angehört, in übersichtlicher Darstellung Gegenstand dieses Artikels ist.

Die Lehre von der Flußschifffahrt kann hier füglich ausgeschlossen bleiben, weil sie nur insofern etwas Besonderes hat, als seerechtliche Analogieen (z. B. bei der Fracht, bei dem Connossemente) in ihr Anwendung finden und als, je nach örtlichem Bedürfnisse, partikularrechtliche Satzungen gelten.

Hiermit wäre die Bezeichnung unseres Artikels so ziemlich gerechtfertigt; wir wollen nur noch hinzufügen, daß wir das ausländische Seerecht nur in der Literatur, das partikularrechtlich inländische nur in der Quellenangabe berücksichtigt haben. Wir verweisen hier auf Pöhls Darstellung des Seerechtes Th. I, S. 7 flg. Soetbeer, Schifffahrtsgesetze sowie Handels- und Schifffahrtsverträge verschiedener Staaten im Jahre 1847. Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 14 flg.

Die Quellen des Seerechtes sind im allgemeinen die des Rechtes überhaupt, nämlich aus der Gewohnheit erkennbares Recht, Gesetze, Recht der Wissenschaft und das gemeine teutsche Recht ist auch für das gemeine teutsche Seerecht Rechtsquelle; jedoch sind die Satzungen des

1) Kaltenborn (Grundsätze des prakt. europ. Seerechtes) macht Bd. I, S. 1 die richtige Bemerkung, daß das Wort „Meer" im Teutschen als technischer Ausdruck nicht gebraucht wird.

gemeinen Rechtes über obligatorische Verhältnisse vielfach durch besondere seerechtliche Quellen modificirt, als welche man die mittelalterlichen Seerechtsbücher betrachten darf; nämlich die sogenannten Rhodischen Seegesetze, die Assisen und Gewohnheiten des Königreiches Jerusalem, die rooles ou iugemens d'Oléron, das Seerecht von Damme oder von Westcapelle, die Gewohnheiten von Amsterdam, Enchuysen, Stavern, das Seerecht von Wisby, das Consolato del mare, der guidon de la mer, das hanseatische Seerecht.

Partikularrechtlich teutsche Seerechtsquellen sind: I. das österreichische Seerecht; II. das preußische Seerecht; III. die seerechtlichen Bestimmungen für 1) Hannover, 2) Mecklenburg, 3) Oldenburg, 4) Holstein-Schleswig, 5) Bremen, 6) Lübeck, 7) Hamburg.

Ferner sind als partikularrechtlich teutsche Seerechtsquellen die Schifffahrtsverträge anzusehen, welche von einzelnen teutschen Staaten untereinander oder mit nichtteutschen Staaten geschlossen worden, worüber die Gesetzsammlungen und Regierungsblätter der einzelnen teutschen Seestaaten zu vergleichen sind, welche man aber am vollständigsten bei einander findet in der Bibliothek des Hamburgischen Commercium.

Wir wenden uns nunmehr zur Literatur des Seerechtes. Diese ist folgende:

(A. Lange). Brevis introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum iuris reique maritimae. Lubecae 1713.

E. Meyer. De historia legum maritimarum medii aevi celeberrimarum. Gott. 1824. 4.

(L. M.) Baiot. Résumé des lois anciennes et modernes sur la marine. Par. 1841.

G. G. (Roult). Discours sur le droit maritime ancien, moderne, françois et étranger, civil et militaire, et sur la manière de l'étudier. Brest. 1782. Par. 1786.

L. Piantanida. Della giurisprudenza marittima-commerciale antica e moderna. 3tmi. Milano 1806—8. 4.

Corpus iuris nautici oder Sammlung aller Seerechte der bekanntesten handelnden Nationen alter und neuer Zeiten, nebst den Assecuranz-, Havarei- und anderen zu den Seerechten gehörenden Ordnungen, zusammengetragen und in's Teutsche übersetzt von J. A. Engelbrecht. I. (u. einz.) B. Lübeck 1790. 4.

D. A. Azuni. Origine et progrès du droit et de la législation maritime av. des observations sur le Consulat de la mer. Par. 1810.

I. M. Pardessus. Collection de lois maritimes antérieures au 18. siecle. 6tms. Par. 1828—45. 4.

Libro del consolato de' marinari, nel quale si comprendono tutti gli statuti et ordini disposti da gli antichi per ogni caso di mercantia, ò di navigare cosi à beneficio de' marinari, come de' mercanti et patron de' nauilij. Con l'aggiunta delle ordinationi sopra l'armate di mare, sicurtà,

entrate et uscite Venet., F. Lorenzini, 1564. 4. (Herausgegeben von G. B. Pedrezano.)

Codigo de las costumbres maritimas de Barcelona, hasta aqui vulgarmente llamado Libro del Consulado; nuevamente traducido al castellano con el texto lemosin restituido á su original integridad y pureza, é ilustrado con varios apéndices, glosarios y observaciones históricas p. A. de Capmany y de Monpalau. Madr. 1791. 4.

Apendice á las costumbres maritimas del libro del consulado. Madr. 1791. 4.

Il consolato del mare, colla spiegazione di G. M. Casaregi. In questa nuova impressione ricoretto dagli errori delle precedenti edizioni, accresciuto di note a ciascun capitolo de' Consolati di Barcellona, Venezia e Genova, ed arricchito per la prima volta di citazioni, di autorità e decisione moderne. Bassano 1788. 4.

Dasselbe Werk. — In questa nuova impressione, oltre tutto ciò che trovasi nelle edizioni di Firenze, Luca e Livorno vi sono aggiunte le leggi venete attinenti a questa materia, e il tanto interessante ai negozianti Portolano del mare. Venez. 1806. 4.

Il consolato del mare etc. Het Consulaat van de zee, waar in begreepen zyn alle de keuren en ordonnantien by de ouden gemaakt, aangaande alderly gevallen des koophandels en zeevaart. Nieulyks uyt het italiaans in het nederduyts vertaalt en doorgaans na het origineel catalaans verbetert, verklart etc. (d. A. Westerveen). Leyden 1704. 4. Mit italienischem Texte neben der Uebersetzung.

Consulat de la mer, ou pandéctes du droit commercial et maritime faisant loi en Espagne, en Italie, à Marseille et en Angleterre, et consulté partout ailleurs comme raison écrite. Traduit du catalan en français, d'après l'édition originale de Barcelonne de l'an 1494, p. P. B. Boucher. 2tms. Par. 1808.

(E. Clairac.) Les us et coutumes de la mer, divisées en 3 pts.: 1) de la navigation; 2) du commerce naval et contrats maritimes; 3) de la iurisdiction de la marine. Rouen 1671.

Dyt ys dat högeste vnde öldeste water recht, dat de gemene Kopmam vnd Schippers geordinert vnde gemaket hebben tho Wissby, dat sick eynn yder (de thor Sewert vorkeret) hyr na richten mach (Holzschnitt). Gedruckt jn der Keyserliken Stadt Lübeck dorch Jurgen Richolff Wanhafftich in der Mölenstraten. Int jar 1537. Kl. 8.

Dit ys dat högeste vnnd öldeste Waterrecht, dat de gemene Kopmann vnd Schippers georderneert vnd gemaket hebben to Wissbü, dat sick ein yder (de thor Seewert vorkert) darna richten mach (Holzschnitt). Am Schlusse: Hyr endet sick dat Godtlandische Waterrecht, dat de gemene Köepman vnd Schyppers geordineret vnd gemaket hebben tho Wyssbü, dar sick eyn yder na rychten mach. Vnd getrüwlick yn dat Düdesche gesettet vnd Gedrückt Dörch Johan Balhorn, Anno 1564. Kl. 8.

Dith ys dat högeste vnde öldeste Water-Recht, dat de gemenen Koeplüde vnde Schippers geordinert vnde gemaket hebben tho Wissbü, dat sick ein yder, de thor Seewert handelt, hyrna richten mach (Holzschnitt). Am Schlusse: Hyr endet sick dat Godtlandische Waterrecht etc. Vnde trüwlich yn dat Sassesche gesettet vnde gedrücket tho Lübeck dorch Johan Balhorn, Anno 1575. 12.

Zee-rechten, dat is: dat hoogste ende oudtste Gotlandtsche waterrecht, dat de ghemeene kooplieden ende schippers geordineert ende gemaeckt hebben tot Wisbuy. Waer nae hem een yegelyk die ter zeewaert verkeeren, reguleren mach. Met grooter neerstigheydt gecorrigeert ende na de oude originele copye gebetert. Amsterdam 1707. 4.

Llibre de consolat dels fets maritims. Ara novament corregit y emendat ab algunes declaracions de paraules als margens, y de nou afegits al fi alguns capitols, y crides, y un privilegi etc. Essent consols de la Lotja de la mar los magnifichs misser Francesch Çaragossa Doctor en drets ciutada de Barcelona, y mosen Pere Benet mercader, y deffene dors mosen Balthasar masdeu, y mosen Bernat Camp Llonch mercaders ciutadans de Barcelona. (Holzschnitt: das Wappen von Barcelona und ein Schiff.) Estampat en Barcelona Any MDLXXXXII. (Am Schlusse: en casa Sebastia de Cormellas.) 4.

Libro del consolato, nuovamente stampato con la gionta delle ordinationi sopra legni armati, o sicurtà, e cerca lentrate & uscite. Et vi si comprendono statuti e boni ordini. Da gli antichi disposti per ogni caso di mercantia, o di navicar, pertinenti a mercantia, patroni di navilii & a marinari. In Venetia al signo della Torre. 1549. (Am Schlusse: Stampato in Vinegia per Giovanni Padoano, ad instantia de Giuan Battista Pedrezzano. 1549.) 4.

Il consolate del mare; nel quale si comprendono tutti gli statuti, et ordini: disposti da gli antichi, per ogni caso di mercantia & navigare: cosi a beneficio di marinari, come di mercanti & patroni di nave & navilij. Con l'aggiunta delle ordinationi sopra l'armate di mare, sicurtà, entrate, uscite & con il portolano del mare. Di nuovo con quella più accurata diligentia, che s'è potuto corretto & ristampato. Con una nuova tavola de i capitoli. In Venetia, appresso Lucio Spineda. 1599. 4.

Capitula et ordinationes curiae maritimae nobilis civitatis Amalphae, quae in vulgari sermone dicuntur la tabula de Amalfa, nec non consuetudines civitatis Amalphae. Napoli 1844. F.

B. Strauss. Praes. I. Nerger. Dissert. ad ius maritimum spectans. Wittenb. 1639. 4.

(I.) F. Stypmann. Tractatus de iure maritimo et nautico, completus in lucem editus opera A. G. Fritzii. Gryphisw. 1652. 4.

P. Peckius. In litt. Dig. et Cod. ad rem nauticam pertinentes commentarii, quibus nunc accedunt notae c. ampla dote variarum circa rem navalem observationum beneficio A. Vinnii; item leges navales et

ius navale Rhodiorum, gr. lat., quod uberius quam antea, nova hac editione, summariis et notis illustratum addidit et edidit I. Laurentius. Amstelod. 1668.

B. G. Kramer. Praes. S. Stryk. De iure navium. 1668. (Halae) 1679. 4.

F. Roccus. Tractatus de navibus et naulo, item de assecurationibus notabilia, accedunt eiusdem selecta responsa. Ed. nova priore emendatior (cura A. Westerveen). Ultraiecti 1710.

— — Merkwaardige aanmerkingen vervat in 2 tractaaten, waar van het eene is handelende over schepen, vragtgeldern, en het andere over assurantien ofte verzekeringen, mitsgaders eenige uytgesogten gewysdens; uyt het latyn en italiaans, als mede het reglement der assurantie en haveryen v. de stad Hamburg, uyt het hoogduyts vertaalt, en met verscheide aanmerkingen en annotatien opgeheldert d. J. Feitama. Amsterd. 1737. 4.

I. P. Boppo. Praes. I. Amsel. De singularibus iuris maritimi, germ. v. denen besonderen See- und Schiffrechten. 1722. Regiom. 4.

I. R. E. Compendium iuris maritimi oder kurzer Auszug des See-rechtes aus den wißbyschen, dänischen, hänsischen, lübischen, hamburgischen und anderen See- und Wasserrechten genommen und zusammengetragen. Lpz. 1725. 4.

J. E. Zschackwitz. Gründliche Nachricht von dem Handlungswesen, sowohl der vormaligen als jetzigen Zeiten, sämbtlichen Völkern der Welt, worinnen zugleich verschiedene Stellen der römischen und griechischen Geschicht-Schreiber erleutert, anbey gewiesen wird, worinnen das See- und Schiff-Recht eigendlich bestehe. Lpz. 1736.

Scriptorum de iure nautico et maritimo fasciculus, I. F. Stypmanni ius maritimum et nauticum, R. Kuricke diatriben de assecurationibus et I. Loccenii ius maritimum complexus. Praefationem praemisit I. G. Heineccius. Halae 1740. 4.

H. Wedderkop. Introductio in ius nauticum. Flensb. 1757. 4.

Biblioteca di gius nautico, contenente le leggi delle più culte nazioni ed i migliori trattati moderni sopra le materie marittime, illustrati con note interessanti; il tutto tradotto in lingua italiana (da F. Rau, A. Rivani e G. Sella). 2tmi. Firenze 1785. 4.

F. J. Jacobsen. Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischifffahrt. Altona 1815.

— — Laws of the sea w. reference to maritime commerce during peace and war. From the german by W. Frick. Baltimore 1818.

M. Pöhls. Darstellung des Seerechtes nach gemeinem und hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europa's und Amerika's. 4 Thle. (Darstellung des Handelsrechtes. 3. B. in 4 Thln.) Hamburg 1830—33.

T. van Teylingen. De iure navigationis et vectigalibus. Lugd. Batav. 1711. 4.

I. I. Abbink. Het zeeregt en de zeeassecurantiewetten aller volken. 1—3. deel. Amsterd. 1847. 48. 52.

C. v. Kaltenborn. Grundsätze des praktischen europäischen Seerechtes, besonders im Privatverkehre, mit Rücksicht auf alle wichtigeren Partikularrechte, namentlich der nordteutschen Seestaaten, besonders Preußens und der Hansestädte, sowie Hollands, Frankreichs, Spaniens, Englands, Nordamerika's, Dänemarks, Schwedens und Rußlands. 2 Bde. Berl. 1851.

G. P. Smits. De albo nautarum (de Monsterrol.) Lugd. Batav. 1851.

Archiv für das Handelsrecht. Hamburg 1818—1820. 2. Bde. 8.

Asher's Rechtsfälle aus dem Gebiete des Handelsrechtes (aus der nachstehenden Zeitschrift) 3 Thle. 8. Hamburg 1836/1837.

Asher's Zeitschrift (Monatsschrift) für Politik, Handel und Handelsrecht. 3 Thle. 1834/1835.

Kirchenpauer's Zeitschrift für Politik, Handel und Handelsrecht nebst Rechtsfällen. Hamburg 1836/1837. 4 Bde. 12.

Auswahl handelsrechtlicher Streitfälle verhandelt vor dem Bremischen Handelsgericht. Bremen 1851. 1. Heft. 8.

Heise und Cropp, juristische Abhandlungen. 2 Bde. 8. Hamburg 1827/1830.

Sammlung von Entscheidungen des Oberappellationsgerichtes zu Lübeck in Hamb. Rechtssachen. Hamburg (seit dem Jahre 1843) 8.

Sammlung desselben Gerichtes in Bremischen Rechtssachen. Bremen. 8.

C. Targa. Ponderazioni sopra la contrattazione marittima. Genova 1750. 4.

— — Reflexiones sobre los contratos maritimos, sacadas del derecho civil y canonico, del Consulado del mar y de los usos maritimos. Traducida del idioma ital. al español p. I. M. Giron. Madr. 1753. 4.

I. Krahmer. De navi et navigatione. Heidelb. 1661. 4.

A. Groddeck. Praes. G. Barth. Exercitium legale de magistro navis. 1694. Lps. 4.

Der wohl instruirte Schiffer. Hamburg 1732.

Der wohl unterwiesene Schiffer, oder Unterricht, was derselbe vor, während und nach abgelegter Reise zu beobachten hat, nebst einem Anhange, in welchem Formulare verschiedener Schiffs-Documente rc. Bei dieser Auflage neu bearb. v. J. A. Engelbrecht. Lübeck 1792.

Den vel-instruerede Skipper etc. Forøget med den hele danske Søe-Ret, Efterretning om det danske Looolsvaesen, og Udtog af de Anordninger, som vedkommer Søefarten etc. Kjobnh. 1776.

I. van Hall. Dissertatio historico-iuridica 1. et 2. de magistro navis. (Dissert. 1. Praes. van Reenen.) Amstelod. 1822.

J. F. Marquardt. Handbuch für Seeschiffer und Schiffsrheder. 2 Thle. Danzig 1831.

M. Bock. Praes. I. I. Wissenbach. De exercitoria actione. Franeq. 1650. 4.

A. Temminck. De exercitoria actione. 1663. Bas. 4.

C. W. Schaller. De actione exercitoria. 1793. Hlmst. 4.

F. C. v. Büren. Praes. C. a Rheden. De facto illicito nautae quatenus nocet dominis mercium. 1717. Bremae. 4.

F. Vasmer. De admiralitate. Argent. 1674. 4.

I. I. Surland. De litteris maritimis, vulgo v. Zee-Briefen. 1715. Groningae. 4.

H. A. Martennsen. Haandbog for Skippere og Sohandlende. 2. forbedr. og meget forogede Oplag, med et Tillaeg. Kiobenh. 1822.

Codice per la veneta mercantile marina, approvato dal decreto dell' eccellentissimo senato 21. septembre 1786. Venezia 1786. 4.

I. E. R. (ingströ)m. Sjölags-och seglations lexicon. 2 delar. Stockh. 1816.

E. W. Symons. The law relating to merchant seamen, arranged chiefly for the use of masters and officers in the merchant service. 3. ed. Lond. 1844.

G. Anckelmann. De L. 1. §. 1. Dig. de exerc. act. (14. 1.) Magistrum navis accipere debemus cui cura totius navis mandata est. Berol. 1848.

M. S. de Loezen. De iure navali, nec mercatoribus, nec aliis civibus, sed nautis et opificibus (den gelehrten und zünftigen Schiffsleuten), lib. et. imp. civitatis Lindaugiae in mari suevico seu lacu bodamico iuxta statuta privative et solitarie competente; cum connexis, 1782. Erlangae. 4. Mit Karte.

E. T. v. Soden. Praktisches Handbuch für Schiffscapitäne in Havarie-Angelegenheiten. 2. Auflage. Hamburg 1853.

Q. Weytsen. Tractaet van avaryen. Van nieuw oversien en — — verrykt d. S. van Leeuwen. Amsterd. 1707. 4.

— — Tractatus de avariis, denuo perlustratus, atque allegatione legum, iure consultorum, edictorum etc. ditatus p. S. a Leeuwen; latina vero toga indutus atque amplissima dote observationum adauctus studio atque opera M. de Vicq. Amstelod. 1672.

T. Schröder. De avaria, germanice v. Haverey-Recht. 1676. Altd. 4.

R. C. a Derschau. Praes. I. H. Hoyer. De havaria. 1700. Regiom. 4.

I. Slicher. De avariis. 1716. Lugd. Batav. 4.

M. Lübeck. De iure avariae singulari dissertatio. C. annotatis autoris. Regiom. et Lps. (1719.) 12.

H. Kellinghusen. Praes. I. H. Böhmer. De discrimine tempestatis marinae, v. Seeschaden, occasione L. 3. Cod. de nautico foenore. 1709. Halae 1721. 4.

I. M. Brunings. Praes. D. G. v. d. Keessel. De avaria. Lugd. Batav. 1773. 4.

I. H. Fricke. Comparatio iuris nautici rigensis et hamburgensis antiqui in materia havariarum. Kiliae (1773). 4.

C. N. Hoppe. Praes. S. Stryk. De collisione navium, von An- und Uebersegelung der Schiffe. 1708. Halae. 4.

I. Schultze. De contributione iactus. Bas. 1647. 4.

M. Cuhmann. Praes. G. Werner. De contributione propter iactum vulgo avaria. Helmst. 1665. 4.

I. Schnobel. Ad tit. D. de lege rhodia de iactu. 1661. Aureliae. 4.

H. v. Aschen. De lege rhodia de iactu et eius contributione. 1664. Argent. 4.

I. D. Kettler. Praes. N. C. Lyncker. De lege rhodia de iactu. 1679. Ienae. 4.

C. v. Bynkershoek. Ad. L. ἀξίωσις IX. de lege rhodia de iactu liber singularis et de dominio maris dissertatio. Hag.-Batav. 1703.

I. Louis. Ad L. Deprecatio 9. de lege rhodia de iactu. Franeq. 1713. 4.

I. B. Iacobsen. Ad legem rhodiam de iactu. 1729. Groning. 4.

L. A. v. Bostel. De contributione propter iactum marinum vulgo havaria. 1735. Argent. 4.

F. M. Klefeker. Von der Havarei-Grosse oder extraordinaire, besonders nach den Gesetzen und Gewohnheiten der Reichsstadt Hamburg. Gött. 1798.

P. D. W. Tonnies. Ueber Avarie-Grosse und über die nothwendige Abhilfe häufiger Mißbräuche bei derselben rc. Hamburg 1823.

— — Dasselbe Werk. Mit Nachträgen und Belegen. 2. verb. und mit vielen Zusätzen vermehrte Auflage. Hamburg 1823.

M. Pöhls. Bemerkungen über Havarie-Grosse nach Principien des Rechtes und der Handelspolitik, und mit besonderem Hinblick auf einige Erörterungen der neuesten Zeit. Hamburg 1823.

— — Zusätze zu seinen Bemerkungen über Havarie-Grosse. Nebst einem Anhange, enthaltend eine vergleichende Zusammenstellung der beständigen Bedingungen sämmtlicher activen Assecuranzcompagnieen der freien Städte Hamburg, Lübeck und Bremen, soweit sie das Verhältniß zum Versicherten betreffen. Hamburg 1824.

D. W. Tonnies. Beleuchtung der Schrift des Herrn M. Pöhls: Bemerkungen über Havarie-Grosse rc. Nebst einem Anhange über die Vortheile der vorgeschlagenen Usance: Frei von Avarie-Grosse rc. Hamburg 1823.

Stevens and Benecke. Treatises on average, and adiustments of losses in marine insurance. W. notes by W. Phillips. Boston 1853.

C. A. Grodbeck. Entwurf eines Gesetzes über Havarieen, Versicherungen gegen See- und Stromgefahr und Bodmereien und Motive dazu. Danzig 1848. 4.

L. R. Baily. General average, and the losses and expenses resulting from general average acts, practically considered. Lond. 1851.

I. D. v. Büren. Praes. N. C. Lyncker. Dissert. de bodmeria ex utroque iure desumta. 1679. Ienae. 4.

C. G. Vegesack. De periculi pretio ad L. 5. ff. de nautico foenore. 1678. Giessae. 4.

I. Kentzler. Dissert. exhibens bodmeriam. Aureliae 1683. 4.

H. Rademin. Praes. H. Bodino. De bodmeria. 1697. Halae. 4.

L. Loyson. Praes. I. H. Feltz. De foenore nautico. 1700. Argent. 4.

I. Clericatus. Quaestio de nova specie cambii maritimi. Venetiis 1711. 4.

M. H. Hudtwalcker. De foenore nautico romano. Hmbg. 1810. 4.

W. Benecke. System des See-Assecuranz- und Bodmereiwesens. Vollständig und zeitgemäß umgearbeitet von V. Nolte. 2 Bde. Hamburg 1851, 52.

J. J. Surland. Grundsätze des europäischen Seerechtes. Hannover 1750.

Editto politico di navigazione mercantile austriaca in data di Vienna, il di 25. Aprile 1774. Ristampato nel Maggio 1816. Trieste. M. 1 K.

Entwurf des ersten Buches eines österreichischen Seerechtes, enthaltend das öffentliche Seerecht. Wien 1840. (Teutsch u. italienisch.)

K. preußisches Seerecht d. d. Berlin d. 1. Dec. 1727. Königsb. 1728. 4.

J. L. l'Estocq. Auszug der Historie des allgemeinen und preußischen Seerechts und der damit verbundenen römisch-teutschen Rechte, bei gelegentlicher Erläuterung L. 1. Cod. de naufragiis zusammengetragen, nebst beigefügtem uralten in preußischen Urkunden befundenen See- oder Wasserrechte, auch R. F. v. Sahme, Einleitung zum Seerechte des Königreichs Preußen, und Vorrede. Königsberg 1747. 4.

A. Mirus. Das Seerecht und die Flußschifffahrt nach den preußischen Gesetzen, mit Rücksicht auf die wichtigsten fremden Seegesetzgebungen systematisch bearbeitet. 2 Bde. Leipzig 1838, 39.

Der vhralten Hansischen verwantnuss Stetten, auff dero anno 1591 binnen Lübeck gehaltenen algemeinen Hansetage bewilligte Schipffs Ordnung. Deren sich die Schipffs Redere, Schipffer v. Boessleute hinfürter verhalten sollen. Lübeck, Asswerus, Kröger, 1592. 4.

Ships-rechten ende ordonnantien, gheordonneert ende gemaect in de vergaderinge v. de seer oude hanzesteden, op den 'alghemeynen hanzendagh, gehouden binnen Lubeke, in den Jare 1591. Lübeck, Asswerus Kröger, 1592. 4.

Der Erbaren Hansee-Städte Schiffs-Ordnung und Seerecht. Deren sich ihre Bürger, sonderlich die Schiffs-Redere, Befrachtere, Schiffer und Schiffsvolk zu verhalten. Von newen vbersehen und gebessert, vnd vnter gewisse Titul ausgetheilet (v. 23. May 1614). Lübeck 1614. 4.

2. Dieselben Werke. Hamburg 1635. 4. u. 1661. 4.

1. Dasselbe (mit einem Anhange). Bremen 1688. 4.

R. Kuricke. Ius maritimum hanseaticum olim germanico tantum idiomate editum, nunc vero etiam in latinum translatum et ad singulos titulos eorumque articulos commentariis et dissertationibus iuridicis, politicis, historicisque illustratum etc. Access. diatribe de assecurationibus etc. Hmbg. 1667. 4.

Revidirter Articuls-Brief und Instruction, wornach sich der hamburgische Commandeur der Convoye ꝛc. zu richten. Hamburg 1677. 4.

Reglement v. des bestellten Wasser-Schouts in Hamburg Ampt und Verrichtungen (v. 31. Aug 1691). Hamburg. 4.

Revidirtes Reglement des Wasser-Schouts nebst der revidirten Musterrolle. Public. d. 5. Dec. 1766 u. renov. d. 27. Sptbr. 1816. Hamburg. 4.

Neue Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk. Public. d. 5. Dec. 1766 u. revidirt d. 23. März 1786. Hamburg. 4.

Extract derselben, welcher die vorzüglichsten Obliegenheiten der Leichterschiffer und Everführer enthält. Hamburg. 4.

Reglement, wonach sich der Dispacheur bei dem Commercio, in Abmachung der Havarien zu richten hat (v. 1705). Hamburg 1706. 4.

H. Langenbeck. Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht, wie solches in den 13—19 Tituln des anderen Theiles des Stadtbuches enthalten und die dahin gehörigen Rechte der Admiralität, Assecurance, Avarie, Dispache, Pilotage, des Schiffbaues, der Strand- und Bergung, Düpe und Haven, wie auch der grönländischen Fahrt. Nach dieser Stadt, wie auch allgemeinen und verschiedener Nationen uralten, alten und jüngeren Seerechten. In dieser 2. Aufl. mit vielen Zusätzen und Verbesserungen aus des Verf. eigenen Handschriften, samt prämittirten Summarien und beigefügter hamb. neuen Assecuranzordnung vermehret. Hamburg 1740. 4. (Erste Ausgabe Hamburg 1727. 4.).

P. Gerckens. Delibata quaedam ad tit. 16. part. 2. statutorum hamburgensium de havaria. 1721. Groning. 4.

I. P. Soltau. Praes. F. G. Zoller. De eo quod iustum est circa havariam particularem secundum statutum hamburgense p. 2. tit. 17. et 19. 1774. Lps. 4.

I. F. Krüger. Praes. I. Werlhof. De iudicio admiralitatis hamburgensis. 1709. Hlmst. 4.

Revision der Musterrolle und des Reglements für den Wasserschout. Antrag an die Bürgerschaft v. 10. Dec. 1846. 4. (Hamburg).

(G.) A. Soetbeer. Einige Bemerkungen über den am 10. Dec. 1846 der Bürgerschaft vorgelegten Entwurf einer revidirten Musterrolle. (26. Jan. 1847.) Hamburg 1847.

(A. J. Gütschow.) Gutachten eines praktischen Seemannes über einen Entwurf einer neuen Musterrolle. Hamburg 1847.

Entwurf des österreichischen Privatseerechtes für die Provinzen, in welchen das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch Wirksamkeit hat. Wien 1848.

Musterrolle — Verordnung über die Stellung der Mannschaft auf den Seeschiffen und Disciplinarordnung für dieselbe. — Reglement des Wasserschouts. (Antrag des Senates an die Bürgerschaft am 27. Dec. 1849.) Hamburg. 4.

Hamburg. Seefahrtsbuch. Enth.: Auszug aus dem Reglement des Wasserschouts. — Fassung der Musterrolle. — Verordnung über die Stellung der Mannschaft auf den Seeschiffen und Disciplinarordnung für dieselbe. Hamburg.

C. A. Grodbeck. Entwurf eines Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Schiffsrheder, der Schiffer, der Schiffsmannschaften und der Befrachter. Danzig 1849. 4.

Entwurf zu einer revidirten Seemannsordnung. Hamburg 1853. 4.

Obrigkeitliche Verordnung, die Pflichten und Rechte der auf Bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute und die Musterrolle betreffend. Bremen 1852.

H. R. Hinrichs. Vier Tabellen über die Monatsgelder der Seefahrenden. (Hamburg) St. Pauli 1852.

(Philipp's, König v. Spanien.) Ordoñantie van de zee-vaert, beroerende: toerustinghe van schepen, die zee-rechten, verseckeringhe ende assecurantie, 1563. Antwerpen. 4.

T. v. Glins. Aenmerckingen ende bedenckingen over de zee-rechten uyt het placcaet v. koninck Philips 1563 etc. Amsterd. 1665. 4.

J. Tiassens. Zee-politie der Vereenigde Nederlanden. 2. druk, door den auteur verbetert ende by nae de helft vergroot. s'Gravenhage 1670. 4.

t'Boeck der zee-rechten, inhoudende dat hooghste ende oudtste godtlantsche water-recht, dat de gemeene kooplieden ende schippers geordeneert ende ghemaeckt hebben tot Wisbuy. De zee-rechten gemaeckt by keyser Carel etc. Mitsgaders de schips-rechten, gemaeckt by de oude hanze-steden. De willekeuren en costuymen van de binnenlants-vaerders etc.; item van de buytenlandts-vaerders etc. Eeen korte instructie ende ordonnantie voor de commissarissen t'Amstelredamme van de zee-vaert. In dese laetste druck noch vermeerdert met een nieuwe ordonnantie van t' pael-geldt. En het tractaet van avaryen, gemaeckt by Q. Weytsen. Amsterd. 1662. 4.

Zee-Rechten, inhoudende dat oudtste en hooghste water-recht, dat de gemeene kooplieden en schippers hebben gemaakt in Wisbuy etc.; noch zyn bygevoegt de willekeuren van de buyten — en binnelands — vaarders van Amsterdam etc., de tolrolle in den Orizondt voor de onderdanen der Vereenigde Nederlanden, de instructie voor de commissarissen van de zeewaart etc. en het tractaat van avaryen, gemaakt by Q. Weysten. Amsterd. 1693. 4.

Ordonnantie van de buiten-lands-vaarders op Rouen, London, Hamburg, Bremen etc. Amsterd. 1702. 4.

Ordonnantie der kamer van assurantie en avarye der steden Amsteldam, Rotterdam, Middelburgh etc. 1707. 4.

Keuren en ordonnantien op het groot binnenlands-vaarders en buiten-lands-vaarders gild. Amsterd. 4. (Zwei verschiedene Ausg.)

Ordre op het laden en lossen der schepen voor schippers, lichterluyden, kaagschippers en schuytevoerders (d. 25. Jan. 1752.) Amsterd. 4.

A. Verwer. Nederlandts zeerechten, avaryen, bodemeryen, begrepen in de gemeene costumen v. der zee etc. ende daerenboven in eene verhandeling nopende het recht der hollantsche bodemeryen etc. 3. druk; vermeerderd en verbeterd. Amsterd. 1730. 4.

P. Sanderus. Beredeneerd vertoog over de vorderingen v. contributie, op de eigenaars, afladers, of geconsigneerden v. verlorene goederen, als avarijegrosse over schip en lading, en over de thans daaromtrent plaats hebbende practijk bij de hollandsche assurantiekameren. Amsterd. 1802.

M. H. Jacob. Ueber Schiffe und deren Rechtsgang nach dem niederländischen Handelsgericht. M. S. 4.

F. Canter Alta. De lege nautica roterodamensi A. 1721 comparata cum codice ad locum de collisione navium. Lugd. Batav. 1852.

Nederlandsche wetgewing op de scheepvaart, of verzameling van wetten, besluiten, enz, de scheepvaart betreffende. Uitgeg. door W. C. I. van Hasselt. 3. deelen. Amsterd. 1842. 43.

Den Danske Søraet, Som — — Her Frederick den Anden, Danmarckis, Norgis, Wendis oc Gottis Konning etc. Lod udgaa, Aar effter Guds byrd 1561. Den menige Søfarende Mand til beste. Huor effter huer Skipper, Skibsfolck, oc andre som bruge deris Handel til Søes, skulle skicke dennem inde Skibs Borde oc wden. Wdi huilcken oc findis Huorledis her effter skal holdis om Vrag. Kiøbenh. 1590. 4.

Dat denische Seerecht, dat de Grodtmechtigste Hochgeborne Förste vnde Here, Her Frederick de Ander, van Gades gnaden, tho Dennemarken, Norwegen, der Gotten vnde Wenden Köninck etc. Hefft vthghan lathen, In dem Jare na Gades gebordt, 1561. Dem gemenen Seeuarenden Manne thom besten: Wor na sick ein Jder Schipper, Schepesuolk, vnde ock andere, de ehren Handel thor Seewardt brwken, beide binnen vnde buten Schepesbordt schicken vnde holden schölen. Man vindet hirinne, wo men sick hirnamals mit den Wraken holden schol. Erstlick

mit K. Mt. Fryheit tho Kopenhagen gedrucket, Dörch Lourens Benedict. Vnde nu in gewandtlyke Sassische sprake gebröcht dörch P. K. (Auf der Rückseite das Wappen.) Am Schlusse: Gedrücket tho Rostock By Johan Stöckelman, vnde Andream Gutterwitz. 1572. Kl. 8.

Sweriges Rykes Siö-Lagh som aff Könung Carl XI. stadgat wardt 1667. Götheberg 1668.

Der Reiche Schweden Seeh-Recht, welches v. — — Carlln dem Elfften, der Schweden, Gothen und Wenden König ꝛc., verordnet worden 1667. Wismar 1670. 4.

J. A. Flintberg. Anmärkningar till Sweriges Rikes Sjö-Lag jämte Författningarne till närwarende tid (1815), om hwarje å utrikes ort wistande swensk och norrsk Consuls skylldigheter och rättigheter, i afseende på Sjöfart och Handel. 3. tillökta Uplage. Stockh. 1815. 4.

— — Schwedisches Seerecht, mit Anmerkungen, welche die neueren dahin einschlagenden Verordnungen enthalten, nebst einer Nachweisung über die Obliegenheiten der schwedischen Consuln und die ihnen gebührenden Consulatabgaben; a. d. Schwed.; mit einer Vorrede von E. F. Hagemeister. Greifswald 1796. 4.

En dansk Søret fra det 16 de Aaarhundrede. Udgivet of J. L. A. Kolderup-Rosenvinge. Kjøbenh. 1830. 4.

R. Z(ouch). Descriptio iuris et iudicii militaris nec non iuris et iudicii maritimi, ad quam quae navigationem et negotiationem maritimam respiciunt, referuntur. Oxoniae 1640. 4.

A general treatise of naval trade and commerce, as founded in the laws and statutes of this realm etc. To which are added the 2 treaties, concluded at Madrid 1667 and 1670 between the kings of Great Britain and Spain. 2 vlms. Lond. 1740. 39.

A collection of all such statutes and parts of statutes, as any way relate to the admiralty navy, and ships of war, and other incidental matters. Lond. 1742. 4.

The laws, ordinances and institutions of the admiralty of Great Britain, civil and military Interspersed w. dissertations, notes and comments. 2 vlms. Lond. 1767.

C. Molloy. De iure maritimo et navali, or a treatise of affairs maritime and of commerce. 8. ed., w. many valuable additions. Lond. 1744.

T. Parker. The laws of shipping and insurance, w. a. digest of adjudged cases. Lond. 1775. 4.

An abstract of the sea-laws as established in most kingdoms of Europe, but more particularly in England and Scotland. Lond. 1704.

J. J. Maxwell. The spirit of marine law, or compendium of the statutes relating to the admiralty. Alphabetically arranged. Lond. 1800.

A. Browne. A compendious view of the civil law, and of the law of the admiralty. 2. ed., w. great additions. 2 vlms. Lond. 1802.

Formulare instrumentorum: or, a formulary of authentic instruments, writs and standing orders, used in the high court of admiralty of Great Britain of prize and instance. Perused and approved as correct by J. Marriott. Lond. 1802.

C. Abbot (Lord Tenterden). A treatise of the law relative to merchant ships and seamen. Lond. 1802.

— — A treatise of the law relative to merchant ships and seamen. In 5 parts: 1. of the owners of merchant ships; 2. of the persons employed in the navigation of merchant ships, and the conveyance of passengers therein; 3. of collision; 4. of the carriage of goods in merchant ships; 5. of the wages of merchant seamen. 6. 8. ed. by W. Shee. Lond. 1840. 47.

J. J. Reeves. The law of shipping and navigation, form the time of Edward III. to the end of the year 1806. 2. ed. w. additions. Lond. 1807.

F. L. Holt. A system of the shipping and navigation laws of Great Britain and of the laws relative to merchant-ships, and seamen, and maritime contracts. 2 vlms. Lond. 1820.

T. A. Trollope. A treatise on the mortgage of ships, as affected by the registry acts; and on the proper mode of effecting mortgages on property of this nature; and on the liabilities of the mortgagee. Lond. 1823.

J. Reddie. An historical view of the law of maritime commerce. Edinb. and Lond. 1841.

J. J. Wilkinson. The law of shipping as it relates to the building registry, sale, transfer, and mortgage of british ships, including the registry and trading of ships built in India, with an appendix. Lond. 1843.

F. P. Maude and C. E. Pollock. A compendium of the law of merchant shipping, w. an appendix, containing all the statutes of practical utility. Lond. 1853.

J. Lees. The laws of shipping and insurance, embodying the new navigation act. w. a copious appendix, containing the existing statutes, custom-house and pilots regulations, forms of deeds and writs etc. New. ed. Lond. 1850.

Ordonnance de Louis XIV. donnée à Fontainebleau au mois d'Aoust 1681, touchant la marine. Par. 1681. 4.

Ordonnance de la marine du mois d'Aoust 1681. Commentée et conferée sur les anciennes ordonnances, le droit romain et les nouveaux réglements. Par. 1714. 4.

Ordonnantie v. Louis de XIV., koning v. Vrankryk en Navarre, gegeven te Fontainebleau in de maand Augustus 1681, rekende de zeekaken. Uit het frans vertaalt. Amsterd. 1702. 12.

Ordonnance du roi concernant la marine du 25. Mars 1765. Par. 1765. 4.

Ordonnances et réglements concernant la marine. Par. 1786.

R. I. Valin. Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'Août 1681. 2tms. Nouv. éd., revue, corrigée et augmentée. Rochelle 1776. 4.

(J. B.) Boucher. Institution au droit maritime, ouvrage complet sur la législation maritime, ayant pour base l'ordonnance de 1681, à la quelle sont adaptées les lois de l'ancien et du nouveau régime; des réflexions, des jugemens étayés des autorités les plus respectables etc. Par. an XII. (1803). M. Boucher's Portrait.

Sanfourche-Laporte. Le nouveau Valin, ou code commercial maritime. Revue et approuvé p. P. B. Boucher. Par. 1809. 4.

P. S. Boulay-Paty. Cours de droit commercial maritime, d'après les principes et suivant l'ordre du code de commerce. 4 tms. Rennes et Par. 1821—23.

A. Beaussant. Code maritime ou lois de la marine marchande, administratives, de commerce, civiles et pénales, réunies, coordonnées et expliquées. 2 tms. Pars. 1839. 40.

Das französische Seerecht. Frei übersetzt nach der 4. Auflage von Pardessus, cours de droit commercial, und mit Noten begleitet von A. Schiebe. Bremen 1840.

L. B. Hautefeuille. Code de la pêche maritime ou commentaire sur les lois et ordonnances, qui regissent la pêche maritime. Par. 1844.

Traité des contrats de louage maritime. 2tms. Par. et Orléans 1744.

Bravard-Veyrières. Notions préliminaires à l'explication du droit maritime. Par. 1838.

R. J. Valin. Commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681. Av. des notes coordonnant l'ordonnance, le commentaire et le code de commerce, p. V. Becane. Par. 1829. 4.

L. B. Hautefeuille. Marine marchande. Décret disciplinaire et pénal du 24. Mars 1852 expliqué et commenté. Par. 1852.

Russisch-kaiserliche Ordnung der Handelsschifffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren. Aus dem Russischen von C. G. Arndt. 2 Thle. St. Petersburg 1781, 82. 4.

C. Abbot (Lord Tenterden). A treatise on the law relative to merchant ships and seaman. W. the copious annotations by J. Story. 3. american ed., improved ay a digest of american decisions subsequent to Story's notes. Exeter 1822. 8. ed. by W. Shee Lond. 1847.

I. Schuback. De iure littoris; vom Strandrechte. 1750. Gott. 4.

— — Commentarius de iure littoris. Vom Strandrechte. Hambg. 1751. F.

— — Collectaneen zur Herausgabe seines Werkes vom Strandrechte. 4. M. S.

Vom Strandrechte. J. T. J. Schuback's Abhandlung vom Rechte des Strandes, aus dem Latein. übersetzt (von M. A. Wodarch). Auf Kosten der Deputation des Hamburgischen Commercii herausgeg. von J. Greilich. 2. Thl. Verbesserungen und Zusätze nebst Beilagen und Kupfer zum ersten Theile. Hamburg 1767, 81. 4.

I. C. H. Dreyer. Specimen iuris publici lubecensis, quo pacta conventa et privilegia, quibus Lubecae per omnem propemodum Europam circa inhumanum ius naufragii est prospectum, ex authenticis recens., ius maritimum lubecense ab Alberto de Bardewic compositum a. 1299 ex membranis edit. etc. Buezovii et Wismariae (1762). 4.

Strandrecht und Privilegia der Insel Heiligeland. 4. M. S.

König Georg von Großbritannien ꝛc. Verordnungen wegen des Strandrechtes. Stade d. 1. Mai 1724. 4.

J. G. Büsch. Darstellung des in den nördlichen Gewässern üblichen, insonderheit des schleswig-holsteinischen Strandrechtes. Hamburg 1798.

Strandordnung für die Herzogthümer Schleswig und Holstein, die Herrschaft Pinneberg, Grafschaft Ranzau und Stadt Altona. Kopenhagen d. 30. Dec. 1803. Kopenhagen. 4.

Verordnung des Strandrechtes in Ihro k. Majest. zu Dänemark, Norwegen ꝛc. Reichen und Landen (vom 21. Mai 1705). Altona 1729. 4.

I. Schele. De iure naufragii colligendi. 1674. Argent. 4.

H. Engenhagen. Praes. G. N. Schleenstein. De compendio naufragiorum. 1677. Wittenb. 4.

I. D. Kettler. Praes. I. Kämpffer. Ius appulsus, das ist Strandt- oder Grundruhr-Recht. 1680. Ienae. 4.

H. Rhode. Praes. I. S. F. Boehmer. De servaticio quod vulgo Berge-Lohn vocant. 1743. Halae. 4.

F. J. Jacobsen. Ueber Contracte in Betreff von Berglohn, auf Veranlassung der Selbstentleibung des Capitains R. Schaldon vor der Insel Helgoland. Altona 1821.

Strandungsordnung für das Königreich Hannover vom 24. Juni 1846. Hannover 1846.

Gesetzsammlung für das Königreich Hannover. Jahrg. 1846. 1. Abthlg. Nr. 23. — Strandungsordnung, d. 24. Juni 1846. Hannover 1846. 4.

Der Verkehr auf dem Wasser geschieht vermittelst Fahrzeuge. Sofern diese Fahrzeuge nicht blos horizontal an einander befestigte Baumstämme oder Balken, in welchem Falle sie Flöße heißen, sondern mit einer gewissen Kunstfertigkeit verfertigt sind, heißen sie ohne Rücksicht auf ihre Größe Schiffe. Die von den Schiffen geltenden Grundsätze lassen sich auf die Flöße daher nur analogisch anwenden. Bei Schiffen, welche Ströme und Meere befahren, sind in rechtlicher Be-

ziehung der Kiel und der Rumpf des Schiffes die Haupttheile. Bei solchen Flußschiffen, die der Seichtigkeit des Flusses wegen, mit flachem Boden, ohne Kiel gebaut sind (Kähne), fallen alle diejenigen Bestimmungen weg, die unter Voraussetzung eines Kieles gelten. Als wesentliche Theile eines Schiffes sind anzusehen: die Masten, das Inholz, die Barchhölzer, das Steuerruder, die verschiedenen Decke, der Raum, die Porten, Duchten, die Spille, alle Blöcke, die Wanten, Takel, Segel, Anker; ferner alles was niet- und nagelfest ist. Alles was zu einem Schiffe in der Art gehört, daß dieses ohne dasselbe unvollständig sein würde, gilt als Theil desselben. Auch das Boot gehört aus diesem Grunde zu den Theilen des Schiffes. Die L. 44. D. de evict. (XXI. 2.) steht dem nur scheinbar entgegen. Denn allerdings ist das Boot nicht in dem Sinne Theil des Schiffes, daß es membrum desselben genannt werden kann, und aus diesem Grunde ist es erklärlich, daß die Frage, ob bei der Eviction des Bootes das bei der Eviction des Schiffes selbst gegebene Rechtsmittel deshalb anwendbar sei, weil solches Rechtsmittel nicht blos wegen des Ganzen, sondern auch wegen seiner Theile stattfinde, bei strengwörtlicher Interpretation zu verneinen war, weil das Boot weder dem Schiffe äußerlich eingefügt, noch aus demselben erzeugt ist. Allein das Boot ist Pertinenz des Schiffes, gerade so wie die Anker, die Haken, Staken und andere Schiffsgeräthe und sofern Pertinenzien überhaupt als Theile der Hauptsache betrachtet werden, so ist auch das Boot Theil des Schiffes. Will man diese Auffassung als richtig nicht gelten lassen, dann wird man mindestens zugeben, daß die gegentheilige Ansicht nicht nur die Bestimmungen der meisten Partikularrechte, sondern auch die naturalis ratio gegen sich hat, wie auch die allgemeine der römischen entgegenstehende Rechtsansicht der beim Seeverkehre Betheiligten [2]).

Ueber die Frage, wann ein Schiff durch Reparaturen sein bisheriges Dasein einbüßt und ein neues erlangt vgl. Pöhls a. a. O. S. 44, 45.

Ob Schiffe zu den Mobilien oder Immobilien zu zählen seien, ist eine noch immer unerledigte Streitfrage. Die ältere teutsche Rechtsansicht [3]) stellte sie dem unbeweglichen Gute gleich; seit dem 17. Jahrhunderte sind sie in mehreren Gesetzgebungen ausdrücklich zu den Mobilien gezählt worden [4]); an anderen Orten ist man seit der Verdunkelung der teutschrechtlichen Ansicht in's Schwanken gerathen. Mehrere Schriftsteller wollen die Immobiliareigenschaft nur für die Kriegsschiffe gelten lassen, nicht aber für Kauffahrer. Allein ohne Grund [5]) zählt

---

2) Vgl. Kaltenborn, prakt. europ. Seer. Bd. I, S. 82, N. 7. A. M. Pöhls, Seerecht Th. I, S. 44.

3) Die sich z. B. in den älteren Hamb. Stadtrechten findet, 1270, I, 13, 1292, C. 9. 1497, H. 8.

4) Vgl. Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 82, N. 9.

5) Vgl. Götting. gelehrt. Anz. Jahrg. 1852 S. 395, 396.

man diese zu den Mobilien und man stößt hierbei auf allerlei praktische Schwierigkeiten, so daß man genöthigt ist, Ausnahmen zu gestatten, z. B. an Orten, wo der Grundsatz: Hand muß Hand wahren, gilt.[6]).

Das Schiff mit seinen accessorischen Theilen heißt casco (corps) im Gegensatze von Ladung (cargo, facultés).

Ueber Namen und Nummer als Erforderniße für Schiffe siehe Kaltenborn a. a. O. S. 83.

Jedermann ist berechtigt, zum Zwecke des Handels, für den Dienst der Wissenschaft, im Interesse der Cultur und Civilisation, zu seinem Vergnügen, sich Schiffe bauen zu lassen, mit Ausnahme von Kriegsschiffen, die ohne obrigkeitliche Erlaubniß zu bauen und bauen zu lassen, den Unterthanen verwehrt ist.

Der Vertrag über den Schiffbau ist entweder eine locatio conductio operis zwischen dem Bauherrn (Bestäder, Besteller) und dem Bauübernehmer, Baumeister (Annehmer), oder eine locatio conductio operarum zwischen dem Bestäder und den Werkleuten. In der Regel soll dieser Vertrag schriftlich abgeschlossen werden, in welchem Falle die ihn enthaltende Urkunde der Mählbrief heißt. — Außer dem Mählbriefe ist 1) der Bielbrief oder Beylbrief hier zu bemerken, der das obrigkeitliche Attestat über den Bau eines bestimmten Schiffes enthält; 2) der Meßbrief, ein obrigkeitliches Attestat über die Größe des Schiffes.

Mit dem soeben erklärten Bielbriefe ist ein anderes Document, welches denselben Namen führt, nicht zu verwechseln. Es wird nämlich auch der über die Ausrüstung eines Schiffes geschlossene Bodmereivertrag (bottomry, sofern dabei das Schiff, Großavanturvertrag, respondentia, sofern dabei die Ladung verpfändet wird) Bielbrief genannt.

Wichtig für den Seeverkehr ist die Nationalität der Schiffe in Friedenszeiten wegen mancher Vortheile, die einzelne Staaten ihren beiderseitigen Angehörigen gewähren, in Kriegszeiten wegen der Gefahr von Feinden. Bei der Frage nach der Nationalität kommt in Betracht:

1) das Domicil oder der Staatsverband des Eigenthümers; 2) der Staatsverband des Kapitäns und der Mannschaft; 3) in einigen Ländern Einregistrirung, z. B. in England und in den nordamerikanischen Freistaaten.

Kennzeichen der Nationalität sind die Flaggen und die Schiffspapiere; jene die factischen, diese die rechtlichen. Der Flaggen sind so viele als Seeschifffahrt treibende Völker. Die Papiere werden unterschieden in I. Stammpapiere; dahin gehören: 1) der Bielbrief; 2) der Kaufbrief; bei aufgebrachten fremden Schiffen die Condemnationsacte; bei aufgebrachten aber wieder restituirten Schiffen die Restitutionsacte; 3) der Rhederbrief; 4) das Namensveränderungsdocument des Schiffes; 5) relevante Rechtssprüche über den Charakter des Schiffes; 6) der

---

6) Vgl. Rechtsfälle zu Asher's Hamb. Monatsschrift für Politik u. Handel Jahrg. I, S. 245 fld.

Registerbrief (für Schiffe solcher Länder, in denen Schiffsregister existiren). II. Papiere hinsichtlich der Ladung: 1) die Frachtbriefe und Connossemente; 2) das Ladungsmanifest; 3) Ursprungscertificate der Ladung. III. Papiere in Betreff der Reise: 1) die Musterrolle; 2) der Bürgerbrief des Kapitäns; 3) der Seepaß; 4) der Gesundheitspaß; 5) Zollclarirungsdocumente; 6) das Inventarium; 7) das Journal und Schiffsbuch; 8) der Türkenpaß; 9) Reisepässe der Passagiere. IV. Zufällige Papiere sind: die Correspondentenliste, Facturen über die Ladung, Verkaufsrechnungen der Ausladung u. s. w.

Die Abgaben, denen die Schiffe theils vor, theils während, theils nach Vollendung der Reise unterworfen werden, sind:

1) Tonnengelder, eine nach der Tragfähigkeit bestimmte Abgabe; 2) Lootsengelder; 3) Bugsier- und Ziehgelder; 4) Baaken-, Tonnen-, Bojengelder, Abgaben für die Unterhaltung der Signale zur Bezeichnung des Fahrwassers; 5) Leuchtthurmgelder; 6) Ankergelder für das Recht, Anker zu werfen; 7) Rapportgelder für die Anzeige bei der Ankunft und beim Abgange eines Schiffes; 8) Werften- und Hafengelder.

Segelfertige Schiffe dürfen wegen Civilansprüche nicht mit Arrest belegt werden.

Ueber die privilegirten Forderungen an Schiffen ist folgendes zu bemerken:

Nach römischem Rechte die persönlich privilegirte Forderung desjenigen, der zur Ausrüstung oder Erbauung oder Ankauf des Schiffes creditirt ist. —

Nach den Partikularrechten verschiedene Bestimmungen nach Zahl und Art.

Gemeinrechtlich privilegirt sind:

I. Der Baumeister und die unter ihm Arbeitenden; nach Vollendung des Baues haben sie eine gesetzliche stillschweigende Hypothek an dem Schiffe wegen des rückständigen Lohnes. Hat jedoch der Baumeister den Bau gegen eine bestimmte Summe zu liefern übernommen: so haben die unter dem Baumeister Arbeitenden nur einen persönlichen Anspruch gegen diesen, wenn nicht der Bauherr sie selbst angenommen hatte[7]). Ueber die Bestimmungen neuerer Seerechte vgl. Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 98, N. 36. — Als gemeinrechtlich ist der Satz zu

7) Es ist unrichtig, wenn Pöhls a. a. O. Bd. I, S. 52—57, Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 97, Anm. meint, die Arbeitenden hätten dann jene Hypothek, wenn der Bauherr unterlassen habe, sie gleich anfangs davon in Kenntniß zu setzen, daß der Baumeister den Bau gegen eine bestimmte Summe übernommen. Denn, wenn dies auch in einzelnen Seerechten so bestimmt ist, so streitet es doch gegen die gemeine Rechtsansicht, nach welcher einem Contrahenten zunächst sein Mitcontrahent verantwortlich ist und folglich der Umstand entscheidend ist, ob der Bauherr selbst die Arbeiter gedungen. In diesem Falle ist er dann allerdings ihnen gegenüber von der Haftung frei, wenn er ihnen bei der Annahme erklärt hat, daß der Baumeister allein für ihren Lohn aufzukommen habe.

man diese zu den Mobilien und man stößt hierbei auf allerlei praktische Schwierigkeiten, so daß man genöthigt ist, Ausnahmen zu gestatten, z. B. an Orten, wo der Grundsatz: Hand muß Hand wahren, gilt.[6]).

Das Schiff mit seinen accessorischen Theilen heißt casco (corps) im Gegensatze von Ladung (cargo, facultés).

Ueber Namen und Nummer als Erfordernisse für Schiffe siehe Kaltenborn a. a. O. S. 83.

Jedermann ist berechtigt, zum Zwecke des Handels, für den Dienst der Wissenschaft, im Interesse der Cultur und Civilisation, zu seinem Vergnügen, sich Schiffe bauen zu lassen, mit Ausnahme von Kriegsschiffen, die ohne obrigkeitliche Erlaubniß zu bauen und bauen zu lassen, den Unterthanen verwehrt ist.

Der Vertrag über den Schiffbau ist entweder eine locatio conductio operis zwischen dem Bauherrn (Bestäder, Besteller) und dem Bauübernehmer, Baumeister (Annehmer), oder eine locatio conductio operarum zwischen dem Bestäder und den Werkleuten. In der Regel soll dieser Vertrag schriftlich abgeschlossen werden, in welchem Falle die ihn enthaltende Urkunde der Mählbrief heißt. — Außer dem Mählbriefe ist 1) der Bielbrief oder Beylbrief hier zu bemerken, der das obrigkeitliche Attestat über den Bau eines bestimmten Schiffes enthält; 2) der Meßbrief, ein obrigkeitliches Attestat über die Größe des Schiffes.

Mit dem soeben erklärten Bielbriefe ist ein anderes Document, welches denselben Namen führt, nicht zu verwechseln. Es wird nämlich auch der über die Ausrüstung eines Schiffes geschlossene Bodmereivertrag (bottomry, sofern dabei das Schiff, Großaventurvertrag, respondentia, sofern dabei die Ladung verpfändet wird) Bielbrief genannt.

Wichtig für den Seeverkehr ist die Nationalität der Schiffe in Friedenszeiten wegen mancher Vortheile, die einzelne Staaten ihren beiderseitigen Angehörigen gewähren, in Kriegszeiten wegen der Gefahr von Feinden. Bei der Frage nach der Nationalität kommt in Betracht:

1) das Domicil oder der Staatsverband des Eigenthümers; 2) der Staatsverband des Kapitäns und der Mannschaft; 3) in einigen Ländern Einregistrirung, z. B. in England und in den nordamerikanischen Freistaaten.

Kennzeichen der Nationalität sind die Flaggen und die Schiffspapiere; jene die factischen, diese die rechtlichen. Der Flaggen sind so viele als Seeschifffahrt treibende Völker. Die Papiere werden unterschieden in I. Stammpapiere; dahin gehören: 1) der Bielbrief; 2) der Kaufbrief; bei aufgebrachten fremden Schiffen die Condemnationsacte; bei aufgebrachten aber wieder restituirten Schiffen die Restitutionsacte; 3) der Rhederbrief; 4) das Namensveränderungsdocument des Schiffes; 5) relevante Rechtssprüche über den Charakter des Schiffes; 6) der

---

6) Vgl. Rechtsfälle zu Asher's Hamb. Monatsschrift für Politik u. Handel Jahrg. I, S. 245 fld.

Registerbrief (für Schiffe solcher Länder, in denen Schiffsregister existiren). II. Papiere hinsichtlich der Ladung: 1) die Frachtbriefe und Connossemente; 2) das Ladungsmanifest; 3) Ursprungscertificate der Ladung. III. Papiere in Betreff der Reise: 1) die Musterrolle; 2) der Bürgerbrief des Kapitäns; 3) der Seepaß; 4) der Gesundheitspaß; 5) Zollclarirungsdocumente; 6) das Inventarium; 7) das Journal und Schiffsbuch; 8) der Türkenpaß; 9) Reisepässe der Passagiere. IV. Zufällige Papiere sind: die Correspondentenliste, Facturen über die Ladung, Verkaufsrechnungen der Ausladung u. s. w.

Die Abgaben, denen die Schiffe theils vor, theils während, theils nach Vollendung der Reise unterworfen werden, sind:

1) Tonnengelder, eine nach der Tragfähigkeit bestimmte Abgabe; 2) Lootsengelder; 3) Bugsier- und Ziehgelder; 4) Baaken-, Tonnen-, Bojengelder, Abgaben für die Unterhaltung der Signale zur Bezeichnung des Fahrwassers; 5) Leuchtthurmgelder; 6) Ankergelder für das Recht, Anker zu werfen; 7) Rapportgelder für die Anzeige bei der Ankunft und beim Abgange eines Schiffes; 8) Werften- und Hafengelder.

Segelfertige Schiffe dürfen wegen Civilansprüche nicht mit Arrest belegt werden.

Ueber die privilegirten Forderungen an Schiffen ist folgendes zu bemerken:

Nach römischem Rechte die persönlich privilegirte Forderung desjenigen, der zur Ausrüstung oder Erbauung oder Ankauf des Schiffes creditirt ist. —

Nach den Partikularrechten verschiedene Bestimmungen nach Zahl und Art.

Gemeinrechtlich privilegirt sind:

I. Der Baumeister und die unter ihm Arbeitenden; nach Vollendung des Baues haben sie eine gesetzliche stillschweigende Hypothek an dem Schiffe wegen des rückständigen Lohnes. Hat jedoch der Baumeister den Bau gegen eine bestimmte Summe zu liefern übernommen: so haben die unter dem Baumeister Arbeitenden nur einen persönlichen Anspruch gegen diesen, wenn nicht der Bauherr sie selbst angenommen hatte[7]). Ueber die Bestimmungen neuerer Seerechte vgl. Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 98, N. 36. — Als gemeinrechtlich ist der Satz zu

7) Es ist unrichtig, wenn Pöhls a. a. O. Bd. I, S. 52—57, Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 97, Anm. meint, die Arbeitenden hätten dann jene Hypothek, wenn der Bauherr unterlassen habe, sie gleich anfangs davon in Kenntniß zu setzen, daß der Baumeister den Bau gegen eine bestimmte Summe übernommen. Denn, wenn dies auch in einzelnen Seerechten so bestimmt ist, so streitet es doch gegen die gemeine Rechtsansicht, nach welcher einem Contrahenten zunächst sein Mitcontrahent verantwortlich ist und folglich der Umstand entscheidend ist, ob der Bauherr selbst die Arbeiter gedungen. In diesem Falle ist er dann allerdings ihnen gegenüber von der Haftung frei, wenn er ihnen bei der Annahme erklärt hat, daß der Baumeister allein für ihren Lohn aufzukommen habe.

betrachten, daß das Schiff und Ladung gegenseitig für Erfüllung des Ladungsvertrages einander haften.

II. Die Forderung aus dem Bodmereicontracte (Beylbrief) bottomry-respondentia;

III. die Assecuranzprämie.

Der Betrieb der Seeschifffahrt zum Behufe der Beförderung von Gütern und Personen gegen Lohn (Fracht, Passagegeld) heißt Rhederei; derjenige, welcher für eigene Rechnung mit diesem Betriebe sich beschäftigt, heißt Rheder, wenn ihm zugleich ganz oder theilweise das Eigenthum der von ihm für jenen Betrieb benutzten Seeschiffe zusteht; ist dieses nicht der Fall, dann ist er blos Ausrüster des Schiffes. Sind mehrere Personen Eigenthümer eines Schiffes, dann heißen sie Mitrheder, Zusammenrheder oder Schiffsrheder.

In der Regel kann jeder handlungs- und dispositionsfähige Mensch Eigenthum von Schiffen erwerben, Rhederei treiben. Beschränkungen dieses Satzes, welche in einzelnen Gesetzgebungen sich finden, sind in Teutschland partikularrechtlich.

Das Eigenthum an Schiffen wird erworben 1) durch Erbauung. Zu dieser steuern die Mitrheder nach Verhältniß ihrer Part die Kosten bei; 2) durch Kauf.

Der Einzelrheder kann das Schiff nebst Zubehör frei verkaufen; ebenso der Mitrheder seine Part; doch haben hier die Mitrheder das Vorkaufsrecht.

Der Verkauf des Schiffes auf der Reise (in transitu) ist in der Regel gestattet, doch unbeschadet der Rechte der privilegirten Gläubiger am Schiffe, und muß die Besitznahme bald nachfolgen; Prisengerichten gegenüber ist ein solcher Verkauf leicht verdächtig.

Die Verbindlichkeit zur Evictionsleistung findet sich auch beim Schiffsverkaufe: der Verkäufer muß das Schiff frei auf allen Häfen und Strömen liefern. (Eigenthum — keine Havarie- und Bodmereischulden); jedoch ist hierzu der prosequirende Gläubiger nur dann verpflichtet, wenn Andere ein besseres Recht hatten als er.

Der Erwerb durch 3) Tausch, 4) Schenkung und 5) Erbgang haben nichts Besonderes, nur daß es der Vorsicht angemessen ist, diesen Erwerb unzweifelhaft erscheinen zu lassen. Durch 6) Condemnation und 7) Confiscation, 8) durch Verjährung, bei welcher die Zeitfrist für Immobilien gefordert wird, selbst nach französischem Rechte.

Die Rheder oder Mitrheder oder Schiffspartner oder Schiffsfreunde stehen mit einander in einer partikulären Gemeinschaft (société) in Bezug auf das Schiff, sie bilden eine Art Actiengesellschaft. Jeder hat einen ideellen Theil des Ganzen (condominium iur. Rom.), seine Part; nicht ein ius in solidum. Ueber die Part kann der Mitrheder frei inter vivos et mortis causa verfügen; sie vererbt sich auf seine Erben und

accrescirt nicht den übrigen Theilnehmern; nur durch die Vorkaufsrechte der Mitrheder ist er in seiner Disposition beschränkt.

Der Contract der Mitrheder heißt der Rhederbrief; er ist schriftlich abzuschließen. Ist dieser der Art, daß er auf ein erst zu erbauendes Schiff sich bezieht, dann enthält er zugleich die Bestimmungen über die zu leistenden Einschüsse und ist, insofern die Rhedergesellschaft erst nach Vollendung des Schiffes vollständig constituirt ist, ein pactum de ineunda societate.

Ist kein Rhederbrief errichtet und fehlt es an mündlich getroffenen Bestimmungen, dann treten die Grundsätze von der communio incidens ein. —

Gewinn und Verlust vertheilt sich nach Verhältniß der Schiffsparten.

In zweifelhaften Fällen giebt die Mehrheit der Votanten den Ausschlag, die nach der Größe der Schiffsparten berechnet wird. Doch kann 1) die Mehrheit die Minderheit nicht zwingen, unnöthiger Weise das Schiff ohne Benutzung still liegen zu lassen. 2) Bei Abänderung des die Rhederschaft begründenden Bauplanes gilt der Grundsatz: melior est prohibentis conditio. 3) Ebenso beim Verkaufe des Schiffes; jeder kann nur seine Part verkaufen.

Ueber abweichende Bestimmungen einzelner Seerechte s. Kaltenborn S. 120—122.

Nach gemeinem europäischen Seerechte entscheidet in der Regel Majorität der Stimmen unter Mitrhedern, namentlich bei Ernennung des Kapitäns, über die Lieferung von Beiträgen, über die Bestellung von Vertretern der Rhederschaft.

Nach einigen älteren Seerechten können, wenn ein Mitrheder in der Zahlung der beschlossenen Beiträge säumig ist, die Uebrigen oder ihr Vertreter ohne weiteres Geld auf dessen Gefahr aufnehmen; gemeinrechtlich ist es rathsam, hierzu eine gerichtliche Autorisation einzuholen, wenn diese nicht bereits durch den Rhederbrief ertheilt ist [8]).

Dritten kann der einzelne Mitrheder die Uebrigen ohne weiteres nicht verpflichten, außer wo dieses nach allgemeinen Grundsätzen zulässig ist, z. B. durch besondere Autorisation im Rhederbriefe oder Gesetze oder bei einer versio in rem, wie durch nothwendige und nützliche Ausgaben, die von den Mitrhedern pro rata ihm zu ersetzen sind; sonst kann er nur innerhalb der rechtlichen Grenzen über seine Part verfügen, z. B. diese verpfänden.

---

8) Nicht genau ist die Aeußerung Kaltenborn's, wenn dieser I. Band S. 122 sagt: derjenige Rheder erwirbt natürlich ein dingliches Recht am Schiffe, der einen Gläubiger, welcher ein solches dingliches Recht am Schiffe besaß, befriedigt. Denn, wenn dies nicht entweder iure offerendi oder gegen iura cessa erfolgt, dann muß man sagen, daß in der Befriedigung des Gläubigers blos eine Tilgung der Schuld liege und daß wegen dieser gegen den Schuldner nur ob versionem in rem geklagt werden kann.

Die Rheder müssen Nationale sein (nach einigen Seerechten dauernd in ihrem Vaterlande sich aufhalten).

So lange ein Schiff auf der Reise sich befindet, können die Mitrheder in der Regel die Aufhebung ihrer Gemeinschaft nicht verlangen.

Der die Geschäftsführung besorgende Director wird durch Stimmenmehrheit ernannt und entlassen und ist häufig der, welchem die meisten Parten im Schiffe gehören; er hat im ganzen die Rechte und Pflichten eines Handlungsfactors oder Disponenten. Seine Befugnisse und Pflichten sind theils nach dem Rhederbriefe, theils nach der ihm ertheilten speciellen Vollmacht zu beurtheilen. Im Zweifel ist er als für die gewöhnlichen Geschäfte der Rhederei und für die Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Rheder bevollmächtigt anzusehen [9]). In außerordentlichen Fällen muß er, wenn nicht Gefahr auf dem Verzuge ist, mit den Mitrhedern Rücksprache nehmen. Nicht befugt ist er zum Verkaufe des Schiffes, in der Regel auch nicht zur Festsetzung einer neuen Reise; zur Versicherung der einzelnen Schiffsparten (der factische Grund, den Pöhls hier anführt, ist allerdings von dem, welchen Cropp angiebt, verschieden; in rechtlicher Hinsicht führen beide auf denselben Grundsatz, nämlich auf den, daß Niemand in seinen eigenen Angelegenheiten zu einem besonderen Fleiße wider seinen Willen angestrengt werden darf, so lange er nur ein diligens paterfamilias ist); zur Versicherung des Schiffes ist er ebenfalls nicht befugt aus demselben Grunde; ebensowenig zur Aufnahme von Bodmerei und zur Aufzimmerung eines Wracks oder seeuntüchtigen Schiffes.

Die Rhederei (die Gesammtheit der Rheder oder der Alleinrheder) haftet in der Regel nur bis zum Werthe des Schiffes, sofern sie nicht wegen einer in rem versio oder wegen einer Bereicherung mit fremdem Schaden in Anspruch genommen werden kann. Der einzelne Rheder haftet nur bis zur Höhe seiner Part und deren Gewinn, so lange dieser ihm noch nicht ausgezahlt, also noch nicht in sein übriges Vermögen übergegangen ist.

Der Alleinrheder haftet für dolus und culpa lata, wenn er selbst

---

9) Es ist zu unterscheiden zwischen der Frage, wann ein Dritter durch die Handlungen des dirigirenden Rheders der Rhederei und diese ihm obligirt wird und wann nicht? und zwischen der Frage, wann der dirigirende Rheder seinen Auftraggebern haftet wegen Handlungen, auf die seine Vollmacht nicht ausdrücklich lautete. Hinsichtlich der ersten Frage muß man sagen, daß bei einer unbeschränkten und nicht deutlichen Vollmacht der dirigirende Rheder im Zweifel die Befugnisse hat, welche ihm der Text einräumt. Bei einer beschränkten Vollmacht fragt es sich, ob die Beschränkungen dem Dritten bekannt sind oder nicht; im ersteren Falle wird die Rhederei nur innerhalb der Grenzen der Vollmacht verpflichtet; im letzteren Falle haftet die Rhederei unbedingt, wenn das Geschäft zu den gewöhnlich dem Dirigenten überlassenen gehört und der Dritte die Kenntnißnahme der Beschränkungen nicht schuldvoll versäumte. Seinen Auftraggebern haftet der dirigirende Rheder sowohl wegen der ihm speciell aufgetragenen, als auch wegen der von ihm ohne Auftrag vorgenommenen Handlungen wie ein Bevollmächtigter.

contrahirte oder bei dolus und culpa seines Beauftragten sich betheiligt hatte, auch über den Werth des Schiffes; sonst nur bis zu diesem Werthe und bis zum Betrage seiner Bereicherung; ebenso die Gesammtrheder, wenn sie sich an jener schuldvollen Handlungsweise ihres Beauftragten 10) wissentlich betheiligten, sonst aber haften sie für dolus und culpa lata ihres Beauftragten nur bis zum Werthe des Schiffes und bis zum Belaufe ihrer Bereicherung dadurch.

Derjenige, dem die Führung des Schiffes und während der Reise die Sorge für die Ladung oder die Passagiere anvertraut ist, heißt Schiffer, Kapitän (magister navis); ihm beigegeben sind die Officiere und Mannschaft oder die Matrosen nebst den Schiffsjungen (Officiere und Mannschaft heißen auch Schiffskinder). Bei Grönlandsfahrern heißt der Schiffer auch Commodore.

Der Schiffer muß Bürger des Staates sein, von welchem aus er fährt; doch genügt dies in Kriegszeiten zum Beweise der Neutralität häufig nicht, wenn nicht das Bürgerrecht bereits vor Anfang des Krieges erworben ist.

Der Schiffer muß die nöthigen Fähigkeiten zur Führung des Schiffes besitzen und daher das Steuermannsexamen bestanden und Reisen als Steuermann gemacht haben.

Die Anstellung und Entlassung des Schiffers geschieht durch die Rhederei oder ihren Stellvertreter. Hinsichtlich der Anstellung gilt gemeinrechtlich die Beschränkung, daß kein Schiffer seinem Rheder abspänstig gemacht werden und daß nur ein mit einem Entlassungsatteste von seinem früheren Rheder versehener Schiffer angestellt werden darf. — Hinsichtlich der Entlassung ist die Rhederei durch die beim Engagement mit dem Schiffer getroffene Uebereinkunft und durch ihre Verpflichtungen gegen die Ladungsinteressenten beschränkt. Vor oder nach der Reise kann sie den Schiffer, vorausgesetzt, daß seinen etwaigen Entschädigungsansprüchen genügt wird, stets entlassen, es sei denn, daß der Schiffer eine bestimmte Reise sich bedungen und hinsichtlich der in seiner Stellung erforderlichen Eigenschaften die Rhederei nicht getäuscht hat. Während der Reise darf die Entlassung, abgesehen von offenbar gewordener Unfähigkeit oder arger Verschuldung, in der Regel nicht geschehen.

Die Rechte des Schiffers der Rhederei gegenüber ergeben sich aus

---

10) Der Beauftragte des Rheders (Director) haftet zwar für dolus und culpa lata persönlich; allein da er nicht blos gewöhnlicher Bevollmächtigter, sondern zugleich Factor der Rhederei ist, so sind auch hinsichtlich der Rhederei die Grundsätze von der Haftung für schuldvolle Handlungen des Factors hier anzuwenden, die bekanntlich Dritten gegenüber dem Principale zur Last fallen, sobald sie in den Geschäftskreis gehören, für den der Factor bestellt war, so daß der Dritte ihm trauen mußte. Der Factor, welcher der Firma seines Principales sich bedienen darf, schadet durch den Mißbrauch derselben seinem Principale; gerade so der Director seiner Rhederei.

dem mit ihr geschlossenen Engagementsvertrage, dessen schriftliche Abfassung sehr zu empfehlen ist. Im allgemeinen ist dieser Vertrag nach den von der Dienstmiethe geltenden Grundsätzen zu beurtheilen und hat der Schiffer nach demselben die ganze Administration der auf die Benutzung des Schiffes Bezug habenden Angelegenheiten unter Aufsicht der Rhederei, soweit eine solche möglich ist; er hat also die Leitung des Baues, wenn er für ein neu zu erbauendes Schiff engagirt ist, innerhalb der ihm von der Rhederei und durch Schiffsbaukunde angewiesenen Grenzen; ihm steht beziehungsweise die Oberaufsicht oder die Anordnung bei Reparaturen zu, je nachdem diese bedeutend oder nicht, ob sie in der Heimath oder in der Fremde vorzunehmen sind; er hat die Ausrüstung und Verproviantirung zu besorgen; er nimmt das Schiffsvolk an und entläßt es, wie ihm auch das Commando über dasselbe zusteht; er hat die auf die Ausführung der Reise sich beziehenden Geschäfte zu besorgen. — Der Schiffer hat für seine Dienste nach Maßgabe des Engagementsvertrages Anspruch auf Lohn, der in einer bestimmten Summe, in einer monatlichen Gage, in einem Antheile an der Fracht bestehen kann. Ehemals kam zur Anschaffung einer Winterbekleidung noch eine besondere Belohnung für den Schiffer unter dem Namen Kaplaken (zusammengesetzt aus Kappe = Mütze, chapeau, und Laken = Tuch, Gewand, Wand), die in einer außerordentlichen Geldbewilligung bestand; jetzt sind die Kaplaken ein Theil der Fracht, die der Rhederei zu Gute kommt. Ebenso verhält es es sich jetzt mit der Prämie (primage), unter der man früher eine außerordentliche Belohnung des Schiffers bei glücklicher Ankunft des Schiffes verstand. —

Der Schiffer hat vermöge seiner Stellung eine gewisse Dispositionsbefugniß über Schiff und Ladung. Das Schiff darf er nur dann verkaufen, wenn es zum seeuntüchtigen Wrack geworden ist, vorausgesetzt, daß er den Willen der Rhederei nicht zeitig erfahren konnte; verpfänden darf er es in Nothfällen, um Geld darauf vorgeschossen zu erhalten (vgl. den Artikel B o d m e r e i), ferner darf er in Nothfällen Theile des Schiffes preisgeben (vgl. den Artikel H a v a r i e) und im äußersten Nothfalle dasselbe sogar mit seiner Mannschaft verlassen. Von der Ladung kann er in Nothfällen über Bord werfen oder verkaufen, oder, sofern sie in Lebensmitteln besteht, sie anbrechen, z. B. im Falle des Mangels an Proviant (vgl. den Artikel H a v a r i e); ferner darf er bei der Gefahr des Verderbnisses Waaren, die diesem ausgesetzt sind, verkaufen. Daß er, wenn ihm die Verwerthung der Ladung ausdrücklich aufgetragen ist, diese beschaffen darf, versteht sich von selbst. Der Schiffer erscheint für die Angelegenheiten des Schiffes als Factor der Rhederei; Dritte werden daher durch ihn der Rhederei insoweit obligirt, als der Umfang der ihm ertheilten Befugnisse ihnen bekannt geworden oder aus der Natur seiner Stellung und nach den in Betracht kommenden besonderen Verhältnissen von ihnen vermuthet werden kann. Außer der Führung des Schiffes ist dem Schiffer im Zweifel auch die

Verfrachtung desselben überlassen. — Die Gewalt des Schiffers wird als beschränkt angesehen, so lange er mit seinen Rhedern oder deren Correspondenten entweder an demselben oder an einem Orte anwesend ist, von wo aus er leicht mit ihnen verhandeln kann. Hier hat er in allen wichtigeren Angelegenheiten den Willen des Rheders einzuholen. Handlungen, die ihm verboten worden, darf er gar nicht vornehmen. — Zur Annahme des der Zahl nach bestimmten Schiffsvolkes, zur Beschaffung nothwendiger Reparaturen, sowie zur Herstellung und Erneuerung des Schiffsgeräthes, zur Verproviantirung des Schiffes und zur Annahme von Frachtgütern ist der Schiffer im Zweifel auch bei Anwesenheit der Rhederei berechtigt, so daß diese durch ihn obligirt wird. — Innerhalb der soeben bezeichneten Grenzen wird die Rhederei nur durch solche Verträge des Schiffers verpflichtet, die dieser Namens der Rhederei oder in Bezug auf das Schiff eingeht. Abgesehen hiervon haftet die Rhederei gemeinrechtlich aus einer Geschäftsführung für sie und aus einer Verwendung in ihren Nutzen. — Von dem Umfange der Verbindlichkeit der Rhederei aus den durch den Schiffer für sie eingegangenen obligatorischen Verhältnissen kann erst unten das Weitere mitgetheilt werden. — Der Schiffer hat der Rhederei gegenüber und in ihrem Interesse den höchsten Fleiß aufzuwenden und ist für jedes Versehen verantwortlich. Seine Thätigkeit hat sich auf die Sorge für Seetüchtigkeit des Schiffes, auf die Instandsetzung und Ausrüstung desselben, auf die Annahme tüchtiger Seeleute, auf die Bewerbung um Ladung oder um Passagiere, Abschließung der Ladungs- und Passageverträge, Einnahme der Ladung und Beaufsichtigung ihrer Lagerung und Behandlung, auf die Leitung des Schiffes, auf die Erfüllung der Passageverträge, auf die Beaufsichtigung der Officiere und Mannschaft, deren Anleitung und ordentliche Behandlung, auf die Löschung der Ladung, Einziehung der Fracht und des Passagegeldes, Veräußerung der ihm zum Verkaufe am Bestimmungsorte anvertrauten Ladung, auf die Besorgung einer Rückladung, auf die Führung der Schiffsbücher, auf die Versorgung mit den erforderlichen Schiffspapieren, auf die Anschaffung von Geld oder Geldeswerth, sofern solches zur Vollendung der Reise erforderlich ist, zur Anordnung der bei Seeunfällen nöthigen und zweckdienlichen Maßregeln, auf die Beachtung der strompolizeilichen Vorschriften und die Befolgung der Hafenordnung, auf die sichere und feste Hinlegung des Schiffes an dem Orte, wo es vor Anker liegt, zu richten.

Es ist des Schiffers Pflicht, bei außerordentlichen Ereignissen mit dem Schiffsvolke und bei technischen Fragen mit seinen Steuerleuten Rath zu pflegen, wiewohl es seinem Ermessen überlassen bleibt, solchem Rathe zu folgen oder nicht. — Unter den Büchern, dessen Führung dem Schiffer obliegt, ist zunächst das Journal zu bemerken, d. i. dasjenige Buch, in welches alles dasjenige eingetragen wird, was in Beziehung auf die Reise an Bord vorgenommen wird und was sich

während der Reise (wohl zu unterscheiden von der bloßen „Fahrt“) auf dem Schiffe oder in der Umgebung desselben oder mit demselben ereignet. Es ist die äußerste Genauigkeit bei Führung dieses Buches dem Schiffer zur Pflicht gemacht, weil diese Genauigkeit auf die Beurtheilung seiner Handlungsweise bedeutenden Einfluß hat und neben der Verklarung, deren Grundlage es bildet, für den Beweis erlittener Seeunfälle, des Einflusses höherer Gewalt und der Schuldlosigkeit des Schiffers und des Schiffsvolkes von großer Wichtigkeit ist. Correcturen in dem Journale schaden der Glaubwürdigkeit desselben nicht, wenn sie nicht mittelst Radirens oder Ausreißens von Blättern beschafft sind. Die Ordnung der Eintragung ist die nach Stunden; ob aber jede Stunde zur Eintragung benutzt werden darf, hängt vom Wetter ab. — Das Journal schließt mit der Beendigung der Reise, d. h. im Zweifel nach der Rückkunft des Schiffes zu Hause; sonst aber nach dessen Ankunft an seinem Bestimmungsorte, nach seiner Festlegung und Entlöschung der Ladung und nach Reinigung und Ordnung des Schiffsgeräthes.

Aeltere Journale am Bord aufzubewahren ist nicht rathsam. Der Schiffer hat übrigens nicht nöthig, das Journal selbst zu führen; er kann es auch durch den Steuermann führen lassen; nur muß er die Führung beaufsichtigen.

Außer dem Journale ist das Lade- und Löschbuch zu führen und zwar gewöhnlich durch den Steuermann unter Aufsicht des Schiffers. Das Ladebuch ist ein Verzeichniß der an Bord gebrachten Waaren mit den Namen ihrer Absender; das Löschbuch ist ein Verzeichniß der ausgeladenen Waaren mit den Namen ihrer Empfänger. — Ein drittes zu führendes Buch ist das Schiffsbuch, welches über das Rechnungsverhältniß zwischen dem Schiffer und der Rhederei Aufschluß giebt; also die Einnahme und Ausgabe für Rechnung des Schiffes nachweist, die persönlichen Forderungen des Schiffers an die Rhederei angiebt, das Verzeichniß der einem anderen Schiffe mitgetheilten Lebensmittel enthält u. s. w.

Ob der Schiffer gegen feindliche Angriffe sich zu vertheidigen hat, hängt von den Umständen ab; erlaubt ist ihm aber solche Vertheidigung nur dann, wenn ein Entkommen nicht möglich und wenn es wahrscheinlich ist, daß er den Feind werde überwältigen können. Als Feind erscheint einem Kriegscontrebande führenden neutralen Schiffer derjenige kriegführende Theil, zu dessen Nachtheil die Kriegscontrebande verschifft wird; ein solcher Schiffer hat nämlich seine Neutralität eingebüßt. — Der wirklich neutrale Schiffer darf sich der Durchsuchung abseiten der Kriegsfahrzeuge der kriegführenden Mächte und der Aufbringung durch sie nie mit Gewalt widersetzen.

Der Schiffer hat die ihm aufgetragene Reise auf demjenigen Wege zu vollenden, der am schnellsten nach dem Bestimmungshafen führt. Nach bekannter Regel: ultra posse nemo obligatur, wird der Schiffer dieser Pflicht durch unbesiegbare Hindernisse, wie Seeunfälle,

Kriegsgefahr, Blockade, entledigt, sobald diese ihm eine Abweichung gebieten. Eine solche Abweichung ist ihm ferner gestattet, wenn er eine Convoy aufzusuchen hat und wenn er einem nothleidenden Schiffe zu Hilfe kommen muß. — Die Abweichung ist indessen auf die Nothwendigkeit beschränkt; über dieselbe hinaus darf der Schiffer sie nicht ausdehnen, muß also z. B. den nächsten Hafen aufsuchen. —

Der Schiffer hat die Pflicht da, wo Revierlootsen angestellt sind, eines solchen sich zu bedienen, weil das Fahrwasser in den Revieren nicht selten sich verändert. —

Während der Reise hat er von allen wichtigeren Ereignissen die Rheder zu benachrichtigen. — Nach der Ankunft am Bestimmungsorte hat der Schiffer, sofern ihm abseiten der Hafen- oder Strompolizei kein Platz angewiesen wird, einen guten und bequemen Platz sich aufzusuchen und, falls er in den Hafen eingelaufen ist, daselbst das Schiff gehörig festzumachen; mußte er wegen Tiefganges des Schiffes oder aus sonstigen Gründen auf dem Strome bleiben, dann hat er für sichere Hinlegung des Schiffes zu sorgen. Der Schiffer hat sich nach den strom- und hafenpolizeilichen Vorschriften zu erkundigen und dieselben zu beobachten. Vor allen Dingen muß er einen Boje auf seinem Anker haben, damit eine Ansegelung verhütet werde. Sodann hat er seinen Rhedern Nachricht von seiner Ankunft zu geben und für rechtzeitige Löschung der Ladung zu sorgen. — Wenn auf der zurückgelegten Reise Seeunfälle ihn getroffen haben, so sind hiervon die Betheiligten in Kenntniß zu setzen und der Schiffer hat seine Verklarung zu belegen. — Nach erfolgter Rückkunft hat der Schiffer außer den bei der Ankunft am Bestimmungsorte ihm obliegenden Pflichten auch die der Rechnungsablage gegen seine Rheder, welche, wenn sie gegen dieselbe nichts einwenden können, zu quittiren haben. Auf die Ladung hat der Schiffer die nöthige Aufmerksamkeit, um sie vor Beschädigung zu bewahren, zu richten und bei Seeunfällen im Interesse der Rheder und Ladungsinteressenten zu handeln, und zwar so, daß er stets das Beste der Gesammtheit im Auge hat. — In Kriegsfällen hat der Schiffer, wenn er aufgebracht wird, alles zu vermeiden, was eine Condemnation herbeiführen kann; dagegen hat er alles aufzubieten, um eine solche abzuwenden. Vor dem Zusammentreffen mit dem Feinde hat er sich zu hüten. Neutrale Schiffer dürfen vor den Kriegsfahrzeugen der Kriegführenden ohne große Wahrscheinlichkeit des Entkommens nicht fliehen, auch der Durchsuchung und Aufbringung sich nicht widersetzen, keine Verdacht erregende Handlung vornehmen, wie Vernichten von Papieren, Ueberbordwerfen von Waaren; sie dürfen ferner nicht Kriegscontrebande einnehmen, auch nicht unter Convoy von Schiffen einer der kriegführenden Mächte fahren.

Begeht der Schiffer ein Verbrechen, so haftet zunächst er für dasselbe; die Rhederei auch über den Werth des Schiffes hinaus, insofern sie als Genossin des Verbrechens betrachtet werden darf oder sonst

bei der Veranlassung desselben betheiligt ist. Werden Dritte durch ein solches Verbrechen in Schaden gebracht, so haftet die Rhederei für die Deckung eines solchen unter der eben erwähnten Voraussetzung oder, wenn ihr bei der Wahl des von ihr angestellten Schiffers ein Versehen zur Last fällt, auch über den Werth des Schiffes hinaus. Für bloße Versehen des Schiffers, die selbstverständlich dieser stets und zunächst zu verantworten hat, haftet die Rhederei über den Werth des Schiffes hinaus ebenfalls nur dann, wenn sie bei der Wahl des angestellten Schiffers ein Versehen beging und mithin durch ihre culpa Dritten selbstständig sich obligirte. Sonst haftet die Rhederei, abgesehen von einer Geschäftsführung (negotiorum gestio) für sie oder von einer Verwendung in ihren Nutzen, nur bis zum Werthe des Schiffes und folglich der in einer Rhedergemeinschaft sich befindende einzelne Rheder nur bis zum Betrage seiner Schiffspart. Die gegentheilige Ansicht von Cropp[11]) beruht auf einer irrigen Auslegung des hanseatischen Seerechtes v. J. 1614 Tit. VI, Art. 2. Denn hier ist ja nirgends der Schiffer befugt, zur Aufnahme von Geld den persönlichen Credit seines Einzelrheders oder Einzelner aus der Rhedergemeinschaft zu benutzen, sondern es ist ihm nur erlaubt, auf seine Rheder, d. h. auf die Rhederei, Wechsel zu ziehen. Unter dem Ausdrucke Rheder, Rhederei werden aber gerade diejenigen verstanden, die sich zum Zwecke einer Schiffsunternehmung unter der auf ihren Antheil beschränkten Haftungspflicht vereinigt haben und die, wo sie Dritten gegenüber unter der gedachten Bezeichnung erscheinen, diesen Dritten eben damit ihre beschränkte Haftungspflicht kund machen. — Dazu kommt, daß die Bestimmung des hanseatischen Seerechtes bei der Cropp'schen Auslegung ersichtlich widersinnig wäre, weil darnach eine persönliche Verpflichtung der Rheder ja offenbar bei weitem stärker wäre, als die Verpflichtung durch Bodmerei, und dann würde noch die fatale Frage entstehen, ob nur derjenige Rheder, dessen persönlichen Credit der Schiffer benutzt hat, über den Werth des Schiffes hinaus zu haften hat oder ob seine Mitrheder ihn pro rata über den Werth des Schiffes hinaus zu entschädigen haben. Daher hat sich auch Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 151 flg. mit Recht gegen Cropp erklärt.

Bereits oben ist der Officiere und der übrigen Mannschaft des Schiffes gedacht. Es soll hier noch Einiges über sie bemerkt werden. Officiere des Schiffes sind nach dem Schiffer: der Steuermann (Ober- und Untersteuermann), der Bootsmann, der Chirurg, der Schreiber. Ein eigener Schreiber kommt jetzt selten vor; bei Frachtfahrern[12]) wird auch selten ein Chirurg vorkommen; wohl aber bei Passa-

---

11) Vgl. Heise und Cropp, jur. Abhandl. Nr. XXIII, S. 496 flg.

12) Auf diesen pflegt der Schiffer mit Hilfe eines Arzeneikastens und einiger chirurgischer Instrumente als Arzt und Wundarzt zu fungiren. In

gierschiffen, auf denen sogar Aerzte angestellt werden, z. B. auf den größeren Auswandererschiffen, die von Bremen und Hamburg aus expedirt werden. Zwei Steuerleute findet man nur auf größeren Schiffen.

Die Steuerleute sind die ersten nach dem Schiffer; er theilt mit ihnen die Führung des Schiffes so, daß das Schiffsvolk abgetheilt wird und sowohl der Schiffer wie jeder Steuermann einen Theil desselben unter seinem Commando hat. Dann wird zwischen den drei Abtheilungen gewöhnlich alle vier Stunden in der Leitung des Schiffes umgewechselt. — Selbstverständlich behält der Schiffer dabei immer den Oberbefehl. Außerdem ertheilen die Steuerleute die Empfangsbescheinigungen über eingenommene Güter und lassen sich über abgelieferte quittiren.

Dem Bootsmanne oder Hochbootsmanne liegt die Aufsicht über die Takellage und Segel des Schiffes während der Reise ob; auch muß er auf die Stauung der Güter bei deren Einnahme achten. —

Unter der übrigen Mannschaft, den M a t r o s e n (deren Thätigkeit in Diensten auf dem Schiffe und für das Schiff besteht, von dem Augenblicke an, wo sie nach dem mit ihnen eingegangenen Vertrage sich an Bord einfinden müssen, bei bevorstehendem Abgange, bis zu dem Augenblicke, wo sie nach vollendeter Reise von Bord gehen dürfen), — unter diesen ist zunächst der Z i m m e r m a n n auszuzeichnen. Dieser hat diejenigen Reparaturen des Schiffes zu beschaffen, deren Ausführung ihm unter Beistand von der übrigen Mannschaft möglich ist; er wird auch zu den Officieren des Schiffes gerechnet. Der K o ch hat die Bereitung der Speisen zu besorgen und die Aufsicht über den Mundvorrath. Die Matrosen, denen die Verrichtung der nicht den Officieren und besonderen Chargen vorbehaltenen Schiffsarbeiten obliegt, werden eingetheilt in Vollmatrosen und Jungmatrosen; letztere genießen noch nicht die volle Gage. Unter ihnen stehen die S c h i f f s j u n g e n, von denen der Deckjunge die Reinigung des Verdeckes zu besorgen und den Matrosen zu helfen hat; der Kajütenwächter oder Kochsmaat hat die Reinigung der Kajüte und der Küche, sowie die ihm vom Koch, dem er untergeordnet ist, aufgetragenen Arbeiten zu besorgen. Wo für die Bedienung des Schiffers und der Steuerleute kein eigener Diener gehalten wird, da hat der Kajütenwächter ihnen aufzuwarten.

Die Annahme des Schiffsvolkes ist in der Regel dem Schiffer überlassen und, sofern nicht von der Mannschaft ein Antheil an der Fracht oder an dem Gewinne bedungen wird, ist sie nach den Grundsätzen von der Dienstmiethe zu beurtheilen. Bei der Annahme der Officiere hat der Schiffer auf ihre Befähigung zu sehen, namentlich bei den Steuerleuten, ob sie das vorschriftsmäßige Examen bestanden haben. Ferner hat der Schiffer besonders in Kriegszeiten, auf die Nationalität

---

schwereren Fällen wird der Kranke, sobald es thunlich, an's Land und in ärztliche Behandlung gebracht.

der Mannschaft zu sehen und vor der Abmiethung von Leuten, die bereits von anderen Schiffern gedungen sind, sich zu hüten[13]). Der Annahmevertrag (Hauercontract) ist schriftlich abzufassen und kann in demselben das Engagement entweder für die Reise oder monatsweise, oder für einen Antheil an der Fracht oder für einen Antheil am Gewinne oder nach Meilen eingegangen werden. — Außer dem Hauercontracte muß auch die Musterrolle oder Volksrolle am Bord sein. Diese ist eine officielle Urkunde, die eine Uebersicht der ganzen Mannschaft nach Alter, Namen, Geburtsort, Nationalität, Charge, Art und Höhe der Gage, Handgeld u. s. w. enthält. Häufig ist für die Ausfertigung des Hauercontractes und der Musterrolle ein eigener Beamter, Musterschreiber, Schout, Wasserschout angestellt. Da, wo dieses der Fall ist, ist der Schiffer von der Verantwortung solcher Versehen bei der Annahme, auf deren Verhütung der Schout von Amtswegen zu achten hatte, befreit, sofern ihn nicht der Vorwurf des besseren Wissens und des arglistigen Verschweigens trifft; für solche Versehen haftet der Schout und in subsidium das Gemeinwesen, von dessen Obrigkeit er eingesetzt worden.

Die Verpflichtung des Schiffsvolkes ergiebt sich aus dem Engagementsvertrage mit demselben; sie haben im allgemeinen die Pflichten gedungener Arbeiter, selbst wenn sie auf Antheil an der Fracht oder am Gewinne angenommen sind; denn hier ist ihre Unterwerfung unter die Befehle des Schiffers und seiner Officiere die Bedingung, unter der ihnen jener Antheil zugesagt wird; hinsichtlich ihrer Ansprüche auf diesen Antheil sind sie übrigens als Gesellschafter anzusehen; ihre Leistungen richten sich nach der Anordnung des Schiffers und seiner Officiere. Wenn der Matrose an einem anderen Orte angenommen ist, als an welchem das Schiff sich befindet, so kommt ihm angemessenes Reisegeld zu. — Da das Schiffsvolk sich nicht dem Schiffer persönlich, sondern ihm als Repräsentanten der Rhederei verdingt, so haben sie auch demjenigen Gehorsam zu leisten, der mit Wissen der Rhederei an seine Stelle tritt. — Ohne Erlaubniß des Schiffers darf kein Seemann das Schiff verlassen, noch weniger aber eine Nacht außerhalb desselben zubringen. Die Seeleute dürfen ihre Frauen nicht mit in's Schiff nehmen. Die Seeleute haben sich eines gesitteten Betragens zu befleißigen und sind auch in disciplinarischer Hinsicht dem Schiffer und seinen Officieren unterworfen. — Die Pflicht des Schiffsvolkes, für Schiff und Ladung zu arbeiten, erstreckt sich auch auf die Rettung und Bergung von Schiffs- und Ladungstheilen, wenn das Schiff infolge eines Unfalles[14]) bereits von ihnen hat verlassen werden müssen.

---

13) Solche Leute werden außerdem disciplinarisch von Obrigkeitswegen bestraft.

14) Nicht blos eines Seeunfalles, sondern auch z. B. beim Ausbruche von Feuer auf dem Schiffe im Hafen.

Der Schiffer haftet für die Verpflichtungen der Rheder den Seeleuten gegenüber nur mit dem, was er von der Rhederei in Händen hat, abgesehen von besonderen persönlichen Verpflichtungsgründen, die vertragsmäßige sein können oder auch durch Versehen und Vergehen entstehen. —

Die Rhederei haftet der Mannschaft nur mit dem Schiffe, abgesehen von einer besonders[15]) eingegangenen Verpflichtung, die auf eine weitergehende Haftung sich bezieht, sowie von einer auf den Untergang des Schiffes gerichteten Arglist.

Die Rheder können in der Regel nur durch den Schiffer, nicht durch Leute aus der Mannschaft obligirt werden; es sei denn, daß diese der Natur der Sache nach im einzelnen Falle den Schiffer vertreten oder sonst in Gemäßheit ihrer Charge handeln. —

Wegen Diebereien der Seeleute haftet die Rhederei den Ladungsinteressenten aus dem Fracht-, den Passagieren aus dem Passagevertrage, d. h. durch den bloßen Abschluß dieses Vertrages, es sei denn, daß sie in demselben sich außer Verantwortung deshalb gestellt haben sollte.

Der Schiffer hat die schuldvollen Handlungen der Seeleute nur insofern zu vertreten, als ihm ein Versehen bei der Wahl und Beaufsichtigung der Leute zur Last fällt, oder insofern als er zu solchen Handlungen Auftrag gab oder sonst schuldvoll bei denselben betheiligt ist.

Für die Dauer des Engagements ist die besondere Verabredung zunächst maßgebend; im Zweifel dauert er bis zur Beendigung der Reise. — Der Contract hat seine Endschaft erreicht, wenn durch zufällige Ereignisse die Fortsetzung der Reise unmöglich wird. Hierhin gehört aber nicht eine bloße Verzögerung der Reise. — Bei einem Engagement für eine bestimmte Reise werden die Seeleute frei, wenn die Reise von Anfang an verändert wird. Auch die Veränderung des Schiffes, wenn mit demselben zugleich der Schiffer verändert wird, befreit die Seeleute von dem eingegangenen Contracte, außer im Falle dieses infolge von Seeunfällen geschieht, um Güter oder Passagiere fortzuschaffen. Ueber den Einfluß einer bloßen Veränderung des Schiffes oder des Schiffers sind die Meinungen getheilt. Eine absichtlich oder schuldvoll wesentlich verlängerte Reise berechtigt zu Entschädigungsforderungen.

Einseitig kann der Contract aufgehoben werden:

I. Abseiten des Schiffers: 1) wenn der Seemann entweder überhaupt oder für seine Charge untauglich ist; 2) im Falle einer Krankheit desselben, die ihn zum Dienste untauglich macht, besonders wegen einer venerischen Krankheit; 3) wegen Trunkfälligkeit; 4) wegen Widerspänstigkeit; 5) ohne allen Grund gegen volle Entschädigung.

II. Abseiten des Seemannes: 1) wenn er heurathet und nun das Seefahren aufgeben will; 2) wenn er Gelegenheit zum Avancement hat

---

15) Auch durch culpose facta entstehende.

(nach einigen Seerechten); jedoch muß er in beiden Fällen den Schiffer vollständig entschädigen.

Die Hamburgische Verordnung vom 20. December 1849 läßt auch diese beiden Fälle nicht zu; sie beschränkt überhaupt sehr die Lage der Seeleute, sichert ihnen dagegen aber auch den verdienten Lohn ihrer Arbeit.

Rechte des Schiffsvolkes. Das Schiffsvolk hat ein Recht 1) auf eine Schlafstelle. Der gemeinschaftliche Platz derselben heißt das Volkslogis. Bettzeug müssen sie sich in der Regel selbst halten; doch wird ihnen eine Hängematte geliefert; 2) auf gute Kost; die Bestimmungen darüber sind in den verschiedenen Seerechten verschieden; 3) auf Auszahlung des bedungenen Lohnes; 4) auf Vergütung für außerordentliche Anstrengungen; 5) auf Verpflegung bei Verwundung oder Erkrankung im Schiffsdienste; 6) auf Loskaufung aus der Gefangenschaft, in welche sie im Schiffsdienste gerathen sind. —

Der bedungene Lohn wird die Volkshauer genannt. Diese kann auf verschiedene Weise für die Reise nach einem bestimmten Löschplatze, für die Reise hin und zurück, nach Monaten, nach Seemeilen bedungen sein. Nicht immer wird jedoch ein bestimmter Lohn bedungen. Es wird auch mitunter das Engagement auf Antheil am Gewinne oder an der Fracht eingegangen. In diesem Falle ist hinsichtlich der Rheder[16]) ein Societätsverhältniß mit dem Schiffsvolke vorhanden, so daß dieses das Schicksal des Schiffes und der Ladung theilt. —

Der Lauf der Gage beginnt in der Regel, wenn das Schiffsvolk an Bord kommt und endigt in der Regel mit der Beendigung der Reise, worüber die Bestimmungen verschieden sind. Die Gage auf Frachtschiffen ist verdient, wenn das Schiff Fracht gemacht hat; sie kann aber vor Beendigung der Reise nicht gefordert werden. Bei einer Reise in Ballast wird sie nach Ankunft des Schiffes und Löschung des Ballastes verdient sein. Lautet das Engagement allgemein oder wird an verschiedenen Plätzen gelöscht, dann kann die Mannschaft ihre verdiente Gage an jedem einzelnen Löschplatze fordern. — Bei Passagierschiffen kommen theils analoge, theils besondere Gagebestimmungen vor.

Wenn, nachdem die Seeleute angenommen sind, die Reise rückgängig oder abgebrochen wird, dann fragt es sich, ob dieses infolge eines Zufalles oder eines freiwilligen Entschlusses abseiten der Rheder oder ihrer Vertreter geschieht. Ist letzteres der Fall, dann sind die Seeleute zu entschädigen. Die Bestimmungen der Seerechte hierüber sind verschieden und kommt dabei vieles auf die besondere Verabredung an. Jedoch ist die Entschädigungspflicht im Falle einer begonnenen Reise stärker. Im Falle die Reise infolge eines Zufalles rückgängig oder

16) Wir sagen hier absichtlich „hinsichtlich der Rheder"; denn es versteht sich, daß die Seeleute bei der Behandlung des Schiffes und seiner Führung den höchsten Fleiß anwenden müssen, weil sie dies den Befrachtern und Passagieren schuldig sind.

abgebrochen wird, dann fragt es sich, ob sich 1) der Zufall in der Person der Rheder oder ihrer Vertreter; 2) oder in der Person der Seeleute; oder 3) durch höhere Hand für beide Theile ereignet. In dem Falle sub 1) sind die Seeleute in eben der Weise zu entschädigen, wie wenn die Reise durch freiwilligen Entschluß der Rheder oder ihrer Vertreter rückgängig wird; in dem Falle sub 2) erhält der Seemann keinen Lohn, was jedoch für den Fall eines kurzen vorübergehenden Unwohlseins und wegen einer Krankheit, die der Seemann im Schiffsdienste sich zugezogen, keine Anwendung leidet; in dem Falle sub 3) können die Seeleute ihren bis zum Eintritte des zufälligen Ereignisses verdienten Lohn fordern; sollten sie mehr vorausempfangen haben, so wird von ihnen die Herausgabe des Mehrempfangenen nicht gefordert. Wird ein Schiff im Seekriege genommen, aber den Feinden wieder abgenommen, dann ist hinsichtlich der Gage derjenigen Seeleute, die fortwährend auf dem Schiffe geblieben sind, die frühere Wegnahme des Schiffes als nicht geschehen zu betrachten. —

Sollte ein Seemann aus freiem Entschlusse contractbrüchig werden, dann ist er entschädigungspflichtig und wird er dafür, im Falle der Unvermögenheit, sowie je nach dem Grade seines Contractbruches disciplinarisch und selbst peinlich bestraft.

Bei einer freiwilligen Abkürzung der Reise sind die Seeleute zu entschädigen und kann ihnen wegen derselben kein Abzug an der Hauer gemacht werden; sie können aber bei derselben ihr Engagement nicht als beendet betrachten.

Bei einer unverschuldeten Verlängerung der Reise ist die Gage der auf Monate oder nach Seemeilen gemietheten Seeleute nach Maßgabe des Contractes zu zahlen. Die übrigen erhalten, weil sie mit den Rhedern diesen Zufall gemeinschaftlich zu tragen verbunden sind, keine Entschädigung dafür. Wird dagegen die Reise nach dem Willen der Rheder oder durch die Verschuldung des Schiffers verlängert, dann sind diejenigen Seeleute zu entschädigen, welche nicht auf Gewinn- oder Frachtantheil fahren.

Die Hauer ist den Seeleuten nach Beendigung der Reise und nach Vollendung der mit der Löschung und Ordnung des Schiffsgeräthes in Verbindung stehenden Arbeiten auszuzahlen.

Versichert darf die Volkshauer nicht werden, damit die Seeleute stets ein Interesse an der Erhaltung des Schiffes behalten.

Ehemals wurde den Seeleuten ein geringerer Lohn, dafür aber das Recht der „Führung" bewilligt. Unter dieser verstand man die Ueberlassung eines bestimmten Raumes im Schiffe, in welchem sie Güter verladen konnten. Diese Führung ist jetzt nicht mehr gebräuchlich. Sollte sie vorkommen, so ist sie nach den Grundsätzen von der Gage zu beurtheilen. Jetzt ist es ihnen aber gestattet, so viel Waaren mitzunehmen, als sie in ihrer Koje (Platz im Volkslogis) lassen können; jedoch müssen sie dabei keiner Umgehung der Zollgesetze sich schuldig machen, auch gefährliche Stoffe und Kriegscontrebande einzuladen sich

hüten. — Wird ihnen eine Führung in dem oben angedeuteten Sinne bewilligt, dann haben sie die eingeladenen Güter in das Manifest aufnehmen zu lassen. Bei dieser Führung kommt denn auch der Pacotillevertrag vor, bei welchem die von Seeleuten eingeladenen Waaren diesen zu dem Behufe mitgegeben werden, um sie an dem Bestimmungsorte für Rechnung des Gebers bestmöglich zu verkaufen. Der Seemann wird hierbei Commissionär des Gebers, ist diesem also ganz wie ein solcher verhaftet. — Wird der Pacotillevertrag mit dem Schiffer abgeschlossen, so heißt dies: dem Schiffer eine Consignation machen.

Für die Zahlung der Gage haftet dem Schiffsvolke das Schiff und die Fracht, nicht wie in England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika, die Fracht allein. Wenn daher auch nur Theile des Schiffes gerettet worden sind, so ist aus deren Erlöse die Gage zu bezahlen und zwar die verdiente Gage für die gegenwärtige Reise, die allen anderen Forderungen vorgeht. Nur die wirkliche Gage, nicht der Gewinnantheil derjenigen, die auf diesen engagirt sind, hat solches Vorrecht; auch müssen die Seeleute beim Bergen redlich geholfen haben, wenn sie dieses Vorrechtes und der Zahlung der Gage theilhaftig werden wollen. Das erwähnte Vorrecht haben die Seeleute hinsichtlich der Fracht nur von der letzten Reise; hinsichtlich des Schiffes zwar auch später, indessen gehen demselben dann die Gage der letzten Reise sowie andere privilegirte Forderungen vor.

Die Seeleute segelfertiger Schiffe dürfen wegen Civilansprüche nicht verhaftet werden. Nach manchen Seerechten genießt die Volksbauer der Arrestfreiheit. — Für seine Führung genießt das Schiffsvolk Zollfreiheit. — Die Frage, ob die Bestimmung der L. un. §. 1. de B. P. ex test. milit. (37. 13.) auf Seeleute von Kauffahrern und Auswandererschiffen auszudehnen sei, ist bestritten. Nach den von Privilegien geltenden Grundsätzen muß man sich gegen diese Ausdehnung erklären. Läßt man diese Ausdehnung aber zu, dann darf man die Befugniß zur Errichtung eines privilegirten Testamentes nur insoweit gestatten, als zur Errichtung eines ordentlichen Testamentes keine Gelegenheit war [17]).

Manche Verbrechen werden, wenn sie von Seeleuten auf dem Schiffe begangen sind, härter bestraft. —

Eigentliche Verbrechen der Seeleute sind: 1) Widersetzlichkeit gegen den Schiffer und Rebellion gegen denselben; 2) Weigerung zu bergen; 3) thätliche Beleidigungen der Matrosen; 4) Unterschlagung von Victualien oder anvertrauten Gütern; 5) Wegsetzung des Schiffes; 6) jede Art von Baratterie, d. h. betrüglich den Rhedern oder Befrachtern zugefügtem Schaden; 7) Desertion.

---

17) Das was Pöhls von der Intestaterbfolge des Schiffsvolkes in den Nachlaß eines unbeerbten Genossen Th. I, S. 283 sagt, beruht auf einem Mißverständnisse der L. 1. C. de hered. decurion. (VI. 62.)

Die peinliche Bestrafung dieser Vergehen steht dem Schiffer in der Regel nicht zu; wenn der Transport des Verbrechers an den Abgangsort nicht thunlich ist, dann hat der Schiffer ihn der Criminalbehörde des nächsten Hafens, den er anläuft, zu weiterer Verfügung zu überliefern; ja unter Umständen muß er den nächsten Hafen wegen Ablieferung des Verbrechers und Feststellung des Thatbestandes anlaufen, auch wenn dieser Hafen sonst nicht in seinem Curse liegt. Im äußersten Nothfalle ist jedoch dem Schiffer die Verhängung selbst peinlicher Strafen erlaubt. Die früheren grausamen Strafen der alten Seerechte sind unanwendbar; die peinliche Strafe des Landrechtes wird von dem erkennenden Gerichte oder von dem Schiffer, wenn dieser es vermag, anzuwenden sein.

Kleinere Vergehen bestraft der Schiffer mit angemessenen correctionellen Strafen.

Nicht zu den gewöhnlichen Seeleuten gehören die Lootsen. Diese sind Seeleute, welche das Schiff durch gewisse Fahrwasser zu führen, unternehmen. Man unterscheidet angestellte Lootsen und freiwillige Lootsen. Die ersteren sind Beamte mit einem bestimmten Dienstverhältnisse; ihrer muß sich der Schiffer auf der Strecke, für welche sie zur Schiffsführung angestellt sind, bedienen oder, wenn er dies unterläßt, dennoch Lootsengeld bezahlen, abgesehen von der Verantwortlichkeit bei einem auf dieser Strecke in solchem Falle erlittenen Schaden. Die freiwilligen Lootsen treiben die Führung von Schiffen auf dem ihnen bekannten Fahrwasser als freies Gewerbe. Der Schiffer ist unzweifelhaft berechtigt ihrer sich zu bedienen. — Das Lootsgeld der angestellten Lootsen ist obrigkeitlich festgestellt und wird zur Havarie ordinaire gerechnet; das Lootsgeld der freiwilligen Lootsen wird durch gegenseitige Uebereinkunft festgestellt und es wird, weil die Ausgabe eine unregelmäßige, aber zur Abwendung der für Schiff und Ladung gemeinsamen Gefahr gemacht ist, in Havarie-Grosse berechnet. — Der Lootse übernimmt, wenn er an Bord kommt, die Führung des Schiffes, mit dessen Eigenschaften in Bezug auf die Fahrt der Schiffer ihn bekannt zu machen hat. Der Schiffer hat zwar im allgemeinen den Anordnungen des Lootsen Folge zu leisten, darf sich aber, besonders wenn er offenbare Fehler der Führung wahrnimmt, keineswegs der Sorglosigkeit hinsichtlich der Fahrt hingeben, hat vielmehr allen Fleiß anzuwenden, des Lootsen Fehler unschädlich zu machen. Vgl. Erkenntniß der zweiten Kammer des Hamburger Handelsgerichtes vom 20. Februar 1850 in S. Hrn. Drs. de Chapeaurouge m. n. Carsten Meyer gegen Kap. Cook vom Dampfschiffe „Martello“. — Der Lootse haftet für den durch sein Versehen entstandenen Schaden nicht nur mit seinem ganzen Vermögen, sondern er wird sogar peinlich bestraft.

Diejenigen Personen, denen das Schiff als Fahrzeug behufs einer Reise oder kleineren Fahrt dient, heißen dessen Passagiere. Ihr Verhältniß zur Rhederei wird gemeinrechtlich nach den römischen Grundsätzen des receptum nautarum et cauponum beurtheilt. Allein es bestehen an

vielen Orten für die Beförderung von Auswanderern besondere Verordnungen, die dazu dienen sollen, den Unrechtfertigkeiten, welche von Auswandererexpedienten zu besorgen sind, vorzubeugen. In Teutschland dürfte die freie Hansestadt Hamburg die Beförderung von Auswanderern am besten geordnet haben und am genauesten obrigkeitlich überwachen lassen [18]). — Die Frage, ob der Schiffer eines Kauffahrers ohne den Willen der Rhederei Passagiere mitnehmen dürfe, ist dahin zu beantworten: 1) gegen den Willen der Rhederei darf er keine Passagiere aufnehmen; thut er es, so hat er der Rhederei nicht nur das Passagegeld abzuliefern, sondern ist dieser auch für allen aus der Aufnahme entstandenen Schaden verantwortlich; das Verbot der Rhederei braucht nicht ausdrücklich gegeben zu sein; es wird sich theils den Umständen, theils der Bestimmung des Schiffes, theils den Bedingungen bei der Anstellung des Schiffers entnehmen lassen. 2) Da, wo auf einen entgegenstehenden Willen der Rhederei nach dem Vorstehenden nicht geschlossen werden kann, muß man den Schiffer insoweit zur Beförderung von Passagieren für befugt halten, als durch dieselbe der Zweck seiner Reise nicht beeinträchtigt wird.

Nimmt der Schiffer Passagiere mit, dann hat er das eingenommene Passagegeld der Rhederei zu berechnen und darf nur dann eine Vergütung für sich in Anspruch nehmen, wenn er seine Kajüte mit ihnen getheilt oder sonst für ihre Beförderung im Interesse der Rhederei Opfer gebracht hat. Bei Annahme von Passagieren hat der Schiffer die größte Vorsicht anzuwenden, daß durch dieselbe seine Reise nicht behindert, oder Schiff oder Ladung in Gefahr gebracht werde. Zur unentgeltlichen Mitnahme von Passagieren ist der Schiffer insoweit berechtigt, als daraus der Rhederei kein Nachtheil entspringt (z. B. wenn ein Matrose überzählig mitgenommen wird) oder als er sich selbst ihretwegen einschränkt, z. B. durch Einräumung seiner Kajüte.

Der Passagier ist zwar nicht wie das Schiffsvolk dem Willen des Schiffers unterworfen, wohl aber hat er sich der Schiffsordnung zu fügen und muß dem Schiffer, soweit dieser sie aufrecht erhalten will, Folge leisten. Im Falle der Widersetzlichkeit eines Passagiers darf der Schiffer ihn unschädlich machen und ist berechtigt, ihn am nächsten Orte, den er anlaufen kann, abzusetzen und der Obrigkeit daselbst zur weiteren Verfügung zu stellen. Im Nothfalle ist der Passagier verpflichtet, der Schiffsmannschaft nach Kräften beizustehen, auch im Falle des Mangels an Lebensmitteln von seinem Proviant herzugeben. — Umgekehrt ist aber auch der Schiffer verpflichtet, dem kranken Passagier

---

18) Vgl. revidirte Verordnung vom 3. Juni 1850 in Betreff der Verschiffung der über Hamburg direct nach anderen Welttheilen Auswandernden. Zusatzartikel zu derselben vom 6. August 1852. Verordnung in Betreff der Beförderung von Auswanderern, welche von Hamburg über andere europäische Zwischenhäfen nach fremden Welttheilen auswandern vom 28. Mai 1851.

die mögliche Pflege angedeihen zu lassen und im Falle er an Lebensmitteln Mangel leidet, ihm solche zu reichen. — Wegen ansteckender Krankheit des Passagiers ist der Schiffer berechtigt, ihn an dem nächsten bewohnten Orte abzusetzen und der dortigen Gesundheitspolizei zu überweisen. Ob die Pflicht zur Beköstigung des Passagiers diesem selbst oder dem Schiffer obliege, ist in Ermangelung ausdrücklicher Verabredung oder landesgesetzlicher Vorschrift aus der Höhe des Passagegeldes, der Weite des Weges (bei Vergnügungsfahrten haben die Passagiere sich selbst zu beköstigen), dem Gebrauche und sonst aus den Umständen zu entnehmen. Bei den Auswandererschiffen pflegt für das Passagegeld auch die Beköstigung von der Rhederei geliefert zu werden, ja es ist an denjenigen Orten, wo eine gehörige Beaufsichtigung des Auswanderungswesens stattfindet, von Obrigkeitswegen der Rhederei zur Pflicht gemacht, daß ihre Schiffe ein bestimmtes Quantum Proviant mitnehmen und wird durch Beamte der Hafenpolizei vor der Abfahrt des Schiffes hierüber Untersuchung angestellt. Bei Kauffahrern streitet die Vermuthung für die Selbstbeköstigung des Passagiers. — In den Fällen, wo der Passagier sich selbst zu beköstigen hat, ist der Schiffer nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet, dessen Proviant zu untersuchen. —

Der Passagier hat sich um die ihm vom Schiffer bestimmte Zeit an Bord einzufinden; der Schiffer ist nicht verpflichtet, auf ihn zu warten und ist nicht verpflichtet, selbst im Falle eines zufälligen Versäumnisses des Passagiers das empfangene Passagegeld zu erstatten. Dagegen ist aber auch der Schiffer dem Passagier ersatzpflichtig, wenn er vor der bestimmten Zeit abreist oder ungeachtet günstigen Wetters zur bestimmten Zeit nicht abreisen will. Hinsichtlich des casus ist zu merken, daß der Schiffer, welchen der casus an der Erfüllung des Passagecontractes hindert, zwar durch den casus von dieser Erfüllung befreit wird, jedoch das pränumerirte Passagegeld zurückzuerstatten hat. Ereignet sich der casus in der Person des Passagiers, dann büßt dieser das gezahlte Passagegeld ein und muß das bereits bedungene zahlen[19]). — Für ein an Bord geborenes Kind wird keine Passage bezahlt[20]).

Der Schiffer hat für seine Forderung an den Passagier ein Retentionsrecht an dessen Sachen.

Geburts- und Sterbefälle unter den Passagieren hat der Schiffer auf geeignete Weise constatiren zu lassen.

Von der Befrachtung der Schiffe. Die zur Vermittelung des Verkehres bestimmten Schiffe können auf verschiedene Weise zum Erwerbe von ihren Eignern benutzt werden; sie dienen zum Fange von Seethieren, zum Transport für öffentliche Zwecke, zur Kaperei, zur Beförderung von Reisenden, zur Frachtfahrt. Die Benutzung zur Kaperei gehört in das Seekriegsrecht. Bei der Benutzung zum Trans-

19) L. 19. §. 9. locati.
20) L. 19. §. 7. locati.

port für öffentliche Zwecke liegt in der Regel ein Miethverhältniß abseiten der Regierung mit den Eignern zum Grunde; es kann aber auch eine solche Benutzung zwangsweise eintreten, wobei von Seiten der eigenen oder befreundeten Regierung den Eignern volle Entschädigung zu leisten ist, es wäre denn, daß der Regierung nach dem bestehenden Rechte die Befugniß zusteht, im Falle des Bedürfnisses der Privatschiffe sich ohne Entschädigung bedienen zu dürfen. Geschieht die zwangsweis ausgeübte Benutzung vom Feinde, dann wird die Entschädigung der Eigener billigerweise auch von diesem geschehen müssen; eventualiter wird beim Friedensschlusse ihr Schaden zur Sprache gebracht werden können. — Bei dem Fange von Seethieren unternehmen entweder die Rheder selbst den Fang oder sie vermiethen zu demselben ihr Schiff. Dieses Verhältniß hat daher keine juristische Schwierigkeiten. — Ueber den Transport von Reisenden ist schon gehandelt und bemerkt worden, daß der Passagevertrag nach den Grundsätzen vom receptum beurtheilt werde. Nur die Frage bedarf hier einer Hervorhebung, ob die Rhederei den Passagieren aus dem receptum auch dann haftet, wenn sie nicht den Transport von Passagieren unternimmt, sondern ihr Schiff Expedienten zu diesem Behufe miethweise überlassen hat. Da nun das receptum keine dinglichen Ansprüche begründet, so daß für dieselben das Schiff aufzukommen hätte, sondern nur persönliche Ansprüche gegen den Contrahenten und seinen Vertreter, da in diesem Falle aber ein rein persönliches Obligationsverhältniß mit dem Expedienten oder mit dem für diesen contrahirenden Schiffer stattfindet, diese Personen aber hier nicht als Vertreter der Rhederei betrachtet werden können und eine selbstständige Verbindlichkeit der Rhederei durch das Schiff nicht vorliegt, so ist die gestellte Frage zu verneinen. Es bleibt jetzt noch übrig die Benutzung der Schiffe zur Frachtfahrt. Diese ist näher zu erörtern. Zuvörderst wollen wir aber noch bemerken, daß von mehreren Rhedern auch einer das Schiff für sich benutzen kann. Dieser Fall hat nichts Besonderes; ein solcher Rheder hat eine doppelte Eigenschaft; er ist der Rhederschaft gegenüber eine dritte Person, ohne daß er aufhört socius zu sein. In praxi wird es indessen mitunter schwierig sein, diesen Fall von dem anderen zu unterscheiden, wo ein Mitrheder nur die Benutzung für die Rhederschaft ausübt. In diesem letzteren Falle erscheint der ausübende Rheder Dritten gegenüber zwar als Factor; im Verhältnisse zu seinen Mitrhedern bleibt er aber immer socius, was bekanntlich wegen der Beurtheilung seines Fleißes von Wichtigkeit ist.

Auch das ist noch zu bemerken, daß die Vermiethung eines Schiffes als Packraum nichts Besonderes hat und daß sie im Winter, wenn das Schiff im Hafen liegt, mitunter vorkommt.

Die Frachtfahrt besteht in der Verschiffung beweglicher Güter gegen einen Preis. Der Rheder, dessen Schiff zur Frachtfahrt benutzt wird, oder sein Bevollmächtigter heißt dem Verlader gegenüber Verfrachter, der Ablader heißt Befrachter; indessen kann auch derjenige,

welcher von dem Rheder ein Schiff miethet, um es im ganzen oder nach räumlichen Theilen zu verfrachten, Verfrachter seinen Contrahenten gegenüber sein, die als Befrachter gelten.

Die Befugniß zur Verfrachtung von Schiffen ist nicht nothwendig an die Befugniß zum Handeltreiben geknüpft; die Befugniß zur Befrachtung von Schiffen jedoch nur insofern nicht, als keine Waaren verladen werden. Jedoch ist diese Befugniß wegen ihrer rechtlichen Stellung den Schiffsmäklern entschieden abzusprechen.

Sowohl der dirigirende Rheder, als auch der Schiffer sind im allgemeinen für befugt zu achten, für die Rhederschaft Frachtcontracte abzuschließen; jedoch darf man beide nicht befugt halten, auf besonders gefahrvolle Unternehmungen sich einzulassen. Beim Schiffer insbesondre ist darauf zu sehen, ob die Rhederschaft oder ihr Vertreter am Platze ist; wenn die Reise bestimmt und die Einnahme von Stückgütern (die Erklärung hiervon siehe unten) beschlossen worden, dann ist der Schiffer zur Annahme der einzelnen Waarenpartieen befugt, es sei denn, daß bei denselben eine ungewöhnliche Gefahr von Schiff oder Ladung in Frage käme.

Daß ein Mitrheder befugt ist, das Schiff selbst zu befrachten, kann nicht bestritten werden; nur darf dieses nicht zum Nachtheile der Rhederei geschehen, sofern diese nicht um ihre Einwilligung gefragt wird. Ist daher ein solcher Mitrheder nicht zugleich dirigirender Rheder, so kann er diese Befrachtung nur dann mit Sicherheit vornehmen, wenn die Rhederei nicht schon anders disponirt hat und kein besseres Geschäft machen kann. Von seiner Befrachtung hat er der Rhederei ungesäumt Kenntniß zu geben und darf die Befrachtung nicht der Art sein, daß sie Schiff oder Ladung besonderer Gefahr aussetzt[21]). Der dirigirende Rheder, wie der Schiffer selbst, können unter den oben angegebenen Beschränkungen, unter denen sie Frachtcontracte mit Dritten abschließen dürfen, auch selbst das Schiff befrachten und sie haben in diesem Falle nur die laufende Fracht zu berechnen; gehen sie dagegen über jene Beschränkungen hinaus, so haben sie die höchste Fracht zu bezahlen, die zur Zeit ihrer Befrachtung zu machen war und sind außerdem für den durch die eingenommene Ladung oder die rechtswidrige Bestimmung des Schiffes entstehenden Schaden verantwortlich.

Man unterscheidet die Befrachtung auf Certeparlie und diejenige auf Stückgüter; erstere ist als eine locatio conductio rei, letztere als eine locatio conductio operis zu betrachten. Außerdem wird beim Frachtcontracte, soweit es sich um den durch imputable Versehen abseiten des Schiffers und des Schiffsvolkes der Ladung entstandenen Schaden handelt, die Analogie der Grundsätze vom receptum angewendet[22]).

---

21) Anderer Meinung, aber ohne rechtliche Gründe, ist Pöhls und sein Nacharbeiter Kaltenborn.

22) Mit Unrecht spricht Pöhls a. a. O. von der directen Anwendung dieser Grundsätze.

Einer besonderen Form zur Abschließung des Frachtcontractes bedarf es, mit Ausnahme der Schrift bei dem auf Certepartie, nicht; auch der Zuziehung von Mäklern bedarf es nicht; jedoch sind die Contrahenten, wenn sie sich eines Unterhändlers bedienen wollen, an die angestellten Schiffsmäkler gewiesen, die jedoch insofern nicht die Stellung anderer Mäkler haben, als sie Rathgeber des Schiffers sind. — Ist ein Schiffsmakler zugleich Correspondent der Rheder, dann ist der durch ihn vermittelte Frachtcontract als direct geschlossen zu betrachten.

Der Frachtvertrag auf Stückgüter wird als stillschweigend geschlossen dann zu betrachten sein, wenn der Schiffer ihm nicht declarirte Waaren (die er am Orte der Ladung, wenn er sie nicht befördern will, gerichtlich deponiren kann) mitnimmt, in welchem Falle er sie an den Bestimmungsort des Schiffes bringen muß, für dieselbe aber auch die höchste Fracht berechnen darf.

Die Verfrachtung auf Certepartie ist die Verdingung des Schiffes im ganzen oder theilweise zum Transport von Waaren; die Verfrachtung auf Stückgüter besteht in der Uebernahme des Transportes einzelner Waarenpartieen oder anderer Güter. Bei der ersteren Art der Verfrachtung kann eine Afterverfrachtung stattfinden, gerade wie bei der Vermiethung eine Aftervermiethung.

Die schriftlich abzufassende Certepartie muß, abgesehen von der im einzelnen getroffenen Vereinbarung, wie jeder Vertrag, die deutliche Bezeichnung der Contrahenten und des Gegenstandes des Vertrages enthalten. Gegenstand des Vertrages ist auf der einen Seite die Benutzung des Schiffes oder eines Theiles desselben zum Transport von Gütern; auf der anderen Seite die Lieferung der Ladung, durch deren Ablieferung die bedungene Fracht verdient wird. — Bei der Verfrachtung des ganzen Schiffes[23]) ist die Angabe der Trächtigkeit erforderlich; bei einer Verfrachtung eines Theiles desselben ist solche Angabe rathsam. Es kann nach der Größe der Umfang der gegenseitigen Verbindlichkeiten sich bestimmen und dann ist die Angabe der Größe wesentlich, wenn dieselbe nicht beiden Contrahenten bekannt ist[24]). — Wenn nicht das ganze Schiff verfrachtet worden, dann darf die Bestimmung, welcher Schiffsraum zu beladen ist, nicht fehlen. — Wichtig ist die Bestimmung der Liegetage, d. h. die Bestimmung der Zeit der Einladung und Entlöschung (Ausladung), sowie die Bestimmung der Ueberliegetage, d. h. die Festsetzung der Zeit, binnen welcher nach Ablauf der Liegetage das Schiff gegen eine bedungene, für den Tag zu zahlende, Vergütung zur Disposition des Befrachters bleiben muß. — Eine wesent-

23) Von welcher die Kajüte, das Volkslogis und der Ort zur Aufbewahrung des Schiffsgeräthes ausgenommen ist.

24) Eine größere Angabe, wenn sie auch mit dem Meßbriefe übereinstimmt, macht den Verfrachter verantwortlich, es sei denn, daß bei Uebereinstimmung der Angabe mit dem Meßbriefe die Unverantwortlichkeit derselben ausdrücklich gesetzlich ausgesprochen wäre.

liche Bedingung beim Befrachtungsvertrage ist die Bestimmung der Frachtzahlung. Die Fracht, als der Lohn für den Transport von Gütern, muß ebenso wie dieser Transport selbst Gegenstand des Frachtvertrages sein; dieser Vertrag würde ohne beides nicht vorhanden sein. Hieraus ergiebt sich, daß wenn in der Certepartie auch nicht ausdrücklich die Frachtzahlung stipulirt ist, dieselbe dennoch gefordert werden kann. Da der Schiffer nicht befugt ist, auf Kosten der Rhederei liberal zu handeln und da ein unentgeltlicher Transport ersichtlich gegen das Interesse der Rhederei ist, da der Schiffer gegen das Interesse der Rhederei nicht handeln, also auch keine Güter Dritter unentgeltlich befördern darf, dem Dritten aber diese natürliche Schranke der Befugnisse des Schiffers bekannt ist oder bekannt sein soll, so haftet der Dritte der Rhederei ipso facto, wenn er ihr Schiff zum Transporte von Gütern benutzt, weil er mit Unwissenheit sich nicht entschuldigen und durch den Schaden der Rhederei sich nicht bereichern darf. Die Rhederei kann also, selbst wenn der Schiffer ausdrücklich zum unentgeltlichen Transporte der Güter dem Befrachter sich verpflichtet hätte, auf Frachtzahlung klagen und zwar auf Zahlung laufender Fracht, weil diese überall da zu entrichten ist, wo nicht entweder eine höhere oder niedrigere Fracht bedungen worden. Aus dem oben aufgestellten Principe ist aber auch zu folgern, daß die Rhederei das an der laufenden Fracht Fehlende zu fordern berechtigt ist, wenn der Schiffer eine augenscheinlich und ungewöhnlich niedrige Fracht bedungen hat. Dies folgt nach dem Schlusse a maiori ad minus und vom Ganzen auf die Theile. — Unter laufender Fracht versteht man dasjenige, was zur selben Zeit für andere Waaren oder Güter gleicher Art auf derselben Reise bezahlt worden ist. — Im Zweifel, also auch da, wo eine angemessene Fracht bedungen worden, gilt der Durchschnitt zwischen dem maximum und minimum. Ueber die verschiedenen Arten der ausdrücklich bedungenen Fracht sind zu vergleichen: Pöhls a. a. O. Bd. III, S. 413 flg. Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 266 flg.

Wenn durch ein Versehen des Absenders die Ladung confiscirt wird, so ist für dieselbe dennoch die volle Fracht zu zahlen.

Als ein accessorium der Fracht sind die Kaplaken, welche ursprünglich die Entschädigung für die Anschaffung einer Winterbekleidung an den Schiffer enthielten, zu betrachten, wenn sie von dem Befrachter gezahlt werden; sie werden in diesem Falle von der Rhederei in Anspruch genommen. Indessen kommen sie auch noch als eine von der Rhederei dem Schiffer zu zahlende besondere Vergütung vor oder auch als die dem Schiffer zustehenden Procentantheile an der Fracht als Theil seiner Gage [25]). Dieses muß aber ausdrücklich bedungen sein. — Die Kaplaken sind in der Regel nicht von dem Ueberliegegelde und der Primage zu berechnen.

---

25) Vgl. Hamb. Sammlung oberappellationsgerichtlicher Entscheidungen Bd. II, Abthl. 2, Nr. 73.

Es versteht sich, daß außer den vorstehend angegebenen Bestandtheilen der Certepartie in derselben besondere Bestimmungen enthalten sein können, wie im einzelnen Falle die Umstände es mit sich bringen, sowie auch das, was ohnehin Pflicht beider Theile ist, noch ausdrücklich bedungen werden kann. Hierher gehören: die Bestimmung wegen der Sorge für die Behandlung der Waare, wegen der Kosten des Ein- und Ausnehmens der Waare, wegen des Ein- und Ausclarirens der Ladung, wegen des Anlaufens von Häfen, wegen der Correspondenten, an welche der Schiffer sich zu wenden hat (z. B. um Rückladung zu erhalten), wegen Completirung der Ladung, wegen des Cargadeurs.

Nach den meisten Seerechten wird schriftliche Ausfertigung der Certepartie verlangt; wo das der Fall ist, da kann erst nach Vollendung der Schrift aus derselben auf Erfüllung geklagt werden; vorher findet nur eine Klage auf Vollziehung statt. — Zweckmäßig, besonders in Kriegszeiten, ist die Beglaubigung der Certepartie. — Die Schließung einer Certepartie kommt nicht vor bei der Befrachtung mit Stückgütern, d. h. einer Ladung von Frachtgüterpartieen verschiedener Befrachter. Hier pflegt man sich, wenn die Befrachtung nicht durch einen Schiffsmakler vermittelt wird, mit mündlicher oder brieflicher Verabredung und mit der Zeichnung der Connossemente zu begnügen. — Dieser Vertrag hat insofern etwas Unbestimmtes, als er von dem Zustandekommen einer vollen Ladung, d. h. einer hinlängliche Fracht abwerfenden Ladung, abhängig ist.

Hinsichtlich der Wirkungen des abgeschlossenen Frachtvertrages ist es selbstverständlich, daß derselbe unter den Contrahenten und folgeweise unter denjenigen, deren Stelle die Contrahenten vertreten, einander correspondirende Rechte und Verbindlichkeiten erzeugt.

Die Pflichten des Schiffers vor der Reise in Bezug auf die Ladung dem Befrachter oder Ablader gegenüber sind denen sehr ähnlich, welche er schon wegen des seiner Führung anvertrauten Schiffes der Rhederei gegenüber hat. Der Schiffer hat das Schiff für die bevorstehende Reise und für die einzunehmende Ladung in den gehörigen Stand zu setzen, für die nöthige Ausbesserung desselben an Holz-, Metall-, Segel- und Tauwerk, für die Vervollständigung und erforderliche Erneuerung der Geräthschaften, namentlich zum Winden, Sorge zu tragen, die zur Vertilgung des Ungeziefers nöthigen Hausthiere anzuschaffen und die Reinigung des Schiffes bewerkstelligen zu lassen; er muß den Befrachter oder Ablader rechtzeitig benachrichtigen, wenn er zur Einnahme der Güter bereit ist; die von dem Befrachter oder Ablader an Bord gesandten Güter hat er unweigerlich anzunehmen, mit Ausnahme bei einer Stückgüterladung; bei dieser ist er nicht eher zur Einnahme der Ladung verpflichtet, als er die volle Ladung angenommen hat, weil nach der Beschaffenheit der Güter die Stelle sich richtet, welche sie im Schiffe einzunehmen haben. — Der Schiffer muß ferner über die Stauung der

Güter und die Garnirung derselben die gehörige Aufsicht führen, d. h. auf die Ordnung, in welcher sie geladen werden, auf ihre Befestigung im Schiffsraume und auf das Unterschlagen mit Holz, damit sie vom Spülwasser nicht beschädigt werden. Diese Aufsicht hat er selbst da zu führen, wo er die Stauung durch dafür angestellte Leute beschaffen läßt oder beschaffen lassen muß. – Der Schiffer hat ferner bei der Stauung sowie bei der Einnahme der Ladung das Schiffsvolk gehörig zu beaufsichtigen und muß sich vor Ueberladung des Schiffes hüten. — Was insbesondre die Aufsicht beim Einnehmen der Ladung betrifft, so führt diese in der Regel der Steuermann, der selbstverständlich keine anderen Güter annehmen darf, als deren Verladung mit dem Schiffer vereinbart ist. Diese Güter verzeichnet der Steuermann, nachdem sie eingenommen, mit dem Datum der Einnahme in das Ladebuch. Demjenigen, der die Güter an Bord bringt, ertheilt der Steuermann einen mit dem Ladebuche übereinstimmenden Empfangschein (recepisse, receive, Recief). Insofern jeder Inhaber dieses Documentes von dem Schiffer die Zeichnung des Connossementes verlangen kann, ist dasselbe ein Papier au porteur. — Nach eingenommener Ladung ist der Schiffer verpflichtet, das Connossement zu zeichnen. Hier ist der Artikel Connossement Bd. III, S. 30 flg. zu vergleichen, zu dessen Literatur wir nur hinzufügen: Thöl, Handelsrecht Bd. I, §. 80; Götting. gelehrt. Anzeigen Jahrg. 1852 S. 397 flg. — Nach den Connossementen ist über die eingeladenen Güter das Manifest aufzumachen, d. i. ein Verzeichniß der Ladung nach tabellarischer Aufmachung in Columnen, welches die Marken und Nummern, die Zahl der Gebinde, Ballen, Colli u. s. w., deren angeblichen Inhalt, das Maß oder Gewicht, die Namen der Ablader und der Empfänger und die Summe der Fracht enthält. Dieses Document ist besonders in Kriegszeiten von Wichtigkeit und ist dann dessen Vidimirung zweckmäßig. Das Ladungsmanifest zerfällt in das ausgehende, hinsichtlich der Güter welche der Schiffer ausführt, und in das eingehende, hinsichtlich derjenigen, welche er einführt. — Sodann ist die vorschriftmäßige Angabe bei den zuständigen Ortsbehörden über Schiff und Ladung zu machen (die Clarirung) und die vorgeschriebenen Abgaben zu entrichten. Die Clarirung zerfällt in die Ausclarirung beim Abgange und die Einclarirung bei der Ankunft, über letztere ist das Weitere unten zu bemerken. —

Während der Reise hat der Schiffer hauptsächlich folgendes zu beobachten: 1) wenn keine Zeit zur Abfahrt bestimmt ist, darf er nach eingenommener Ladung den Wind nicht verliegen, d. h. den ersten guten Wind nicht vorübergehen lassen; 2) wenn für den Abgang eine bestimmte Zeit bedungen ist, dann muß er um diese Zeit selbst bei widrigem Winde abgehen, es sei denn, daß Sturm und Unwetter eingetreten wären; diese sind als höhere Gewalt zu betrachten, welche den Abgang verhindert; ebenso wird sein Abgang durch Feindesgefahr verhindert; 3) er muß in Person die Reise machen; im Falle einer rechtsgiltigen

Verhinderung hat er für einen fähigen Ersatzmann zu sorgen, der aber nicht gerade ein Capitain zu sein braucht, wohl aber jedenfalls ein bewährter Steuermann sein muß; 4) die Güter sind in dem Schiffe zu befördern, über welches der Schiffer mit den Ladungsinteressenten oder deren Vertretern contrahirt hat. Hiervon befreit ein Unfall, der den Transport mit dem verdungenen Schiffe unmöglich macht, wovon den Befrachtern sogleich Nachricht zu geben ist. Die Einwilligung der Befrachter hebt hier stets die Verbindlichkeit des Schiffers auf, der sonst, im Falle das andere Schiff schlechter ist als das verdungene, und Schaden leidet oder untergeht, von dem Schadensersatze nur dann befreit ist, wenn auch sein Schiff auf derselben Reise verloren ging; die Substituirung eines besseren Schiffes für das verdungene, wenn von dieser nur den Befrachtern oder den Ladungsinteressenten (z. B. wegen ihrer Verpflichtung gegen die Assecuradeure) zeitig Nachricht gegeben worden, schadet dem Schiffer gemeinrechtlich nicht. L. 10. §. 1. de L. Rhodia (14. 2.); L. 13. §. locati (19. 2.) und ist hiernach Pöhls a. a O. Bd. III, S. 469 zu berichtigen. 5) Der Schiffer hat für die Erhaltung der Ladung zu sorgen, z. B. durch Bedecken mit Persenningen (getheertem Segeltuche), Verschließung der Oeffnungen des Schiffes, Oeffnen der Schiffsluken, wenn das Wetter es erlaubt, zur Abkühlung der Ladung, Pflege der das Ungeziefer vertilgenden Hausthiere, Beaufsichtigung der Ladung, damit sie nicht gestohlen wird, Sicherung derselben bei Seeunfällen; 6) der Schiffer hat in der Regel den nächsten Weg (Curs) zu machen, allein der größeren Sicherheit für Schiff und Ladung halber darf er wohl seinen Curs verändern, muß hiervon aber sobald wie möglich den Befrachtern Nachricht geben. Zum Einlaufen in einen anderen Bestimmungshafen darf ihn nur höhere Gewalt veranlassen; 7) zur Veräußerung oder Benutzung eingeladener Güter zur Erhaltung seiner selbst und der Mannschaft, sowie zum Seewurfe ist er nur im äußersten Nothfalle berechtigt und muß hiervon sobald wie möglich den Befrachtern Nachricht geben; 8) in Kriegszeiten hat er alles zu vermeiden, was Schiff und Ladung in Gefahr bringen kann, und im Falle eines eingetretenen Schadens, z. B. durch Aufbringung, darauf sein Streben zu richten, denselben zu vermindern oder einzuholen, wobei er seinen Befrachtern sogleich Nachricht geben muß.

Nach vollendeter Reise hat der Schiffer hauptsächlich folgende Pflichten: Zunächst hat er das Schiff einzuclariren (s. oben); er hat sein Schiff in dem Hafen, wenn er in diesen kommen kann, an einen bequemen Platz zu legen, um die Ausladung (Entlößung oder Entlöschung) zu bewerkstelligen. Für den Fall, daß er den gewöhnlichen Ausladungsplatz nicht erreichen kann und daß die Ladung durch Leichterschiffe dahin geschafft werden muß, hat er beim Ausladen in die Leichterschiffe ebenfalls die gehörige Vorsicht anzuwenden. Hierbei ist zu bemerken, daß die Kosten der Leichterschiffe in der Regel dann dem Destinatair zur Last fallen, wenn das Fahrwasser oder die Lage des Ortes der Art ist, daß

regelmäßig vorher in Leichterschiffe eingeladen werden muß; daß dagegen, wenn die Beschaffenheit gerade dieses Schiffes das Erreichen des Löschplatzes verhindert, die Kosten dem Schiffer zur Last fallen. Im ersteren Falle gilt die Reise bei der Ankunft an der Stelle, an welcher regelmäßig in die Leichterschiffe eingeladen wird, als beendigt; im anderen Falle haftet der Schiffer auch für die beim Transporte durch die Leichterschiffe begangenen Versehen. In beiden Fällen haftet der Schiffer für die beim Ueberladen begangenen Versehen sowie für Sicherheit der Güter gegen Diebstahl bis das Leichterschiff von seinem Schiffe abgegangen ist, mit welchem Momente er in dem Falle der nach dem Obigen als beendet anzusehenden Reise von weiterer Haftung frei wird.

Wenn der Schiffer erst an dem nächsten Bestimmungsorte Ladung einnehmen soll, dann beginnen erst an diesem die Rechte des Befrachters und er hat sich hier ganz so zu verhalten, wie wenn er am Abgangsplatze Ladung einzunehmen hätte. Hier ist indessen häufig die rechtzeitige Ankunft des Schiffers von Bedeutung, so daß diese als Bedingung dem Befrachtungsvertrage hinzugefügt wird. Im allgemeinen schadet nämlich die durch höhere Gewalt verzögerte Ankunft dem Schiffer nicht; ist aber jene Bedingung hinzugefügt, dann ist der Befrachter von seiner Verbindlichkeit gegen den Schiffer frei. Bei der Ankunft am Ladeplatze hat er sich bei dem Befrachter zu melden. —

Der Schiffer, welcher mit seiner Ladung an seinem Bestimmungsorte ankommt, hat sich im Falle er durch Certepartie befrachtet ist, bei dem Destinatair zu melden; hat er Stückgüter geladen, dann hat er für die Bekanntmachung seiner Ankunft zu sorgen; diejenigen, an deren Adresse er Güter geladen, haben sich dann bei ihm zu melden. — Bei Ablieferung der Waare hat der Schiffer die Legitimation der Empfänger, namentlich also die ihm vorgezeigten Connossemente, gehörig zu prüfen. Vgl. Pöhls a. a. O. Bd. III, S. 475, 476.

Ferner hat der Schiffer beim Ausladen die gehörige Sorgfalt, namentlich in Betreff der Winden und Taue anzuwenden. — Hinsichtlich des Zustandes, in welchem die Ladung von ihm zu liefern ist, gilt im allgemeinen die Regel, daß er die Güter in dem Zustande abzuliefern hat, in welchem er sie empfangen und daß er für jeden nicht durch höhere Gewalt oder durch Versehen des Abladers oder durch die Natur der verladenen Güter selbst herbeigeführten Schaden aufzukommen hat. — Was insbesondre die Qualität und Quantität betrifft, so ist seine Haftungspflicht verschieden, je nachdem ihm die Güter nach Maß und Gewicht, in Gebinden, in Packen oder lose überliefert sind. Die Vermehrung des Gewichts der verladenen Güter, z. B. durch Anziehen von Feuchtigkeit, nützt dem Schiffer nicht. — Ebenso kommt ihm die dem Connossemente hinzugefügte Clausel: Inhalt unbekannt, nur insofern zu Gute, als gegen ihn der Beweis zu führen ist, daß ihm der Inhalt bekannt geworden. Auch die Clausel: frei von Beschädigung, befreit ihn nicht von der Haftung für solche Versehen, für die er seiner Stellung

nach ohnehin aufzukommen hat[26]). — Die Einrede des Schiffers, daß er die im Connossemente verzeichneten Güter nicht empfangen habe, befreit ihn dem Destinatair gegenüber nicht von der Lieferung; er hat deshalb nur einen Regreß gegen den Befrachter. —

Hat der Schiffer die Güter ordnungsmäßig abgeliefert, dann ist er berechtigt, eine reine Quittung zu verlangen. — Falls die Güter durch höhere Gewalt verloren gegangen oder beschädigt worden sind, so hat er sich darüber zu rechtfertigen, Rechnung darüber abzulegen und die Beweise nach den Gebräuchen der See zu liefern, also durch Verklarung; bevor diese belegt ist, darf er daher das Schiffsvolk nicht entlassen[27]). —

Zur Beaufsichtigung der Ladung am Bord sowie häufig zum Verkaufe derselben und zur Besorgung von Retouren senden die Ablader bisweilen einen Bevollmächtigten mit, der Supercargo oder Cargadeur genannt wird. Dieser hat sich in den Befehl und die Führung des Schiffes nicht zu mischen; soweit aber sein Auftrag reicht, befreit er den Schiffer von der Sorge für die Ladung, wobei der Schiffer jedoch den Anforderungen des Supercargo nur nachzugeben hat, soweit dieses mit seinem Amte sonst verträglich ist.

Der Befrachter ist verpflichtet, dem Schiffer die stipulirte Ladung rechtzeitig zu liefern, widrigenfalls er demselben schadenersatzpflichtig ist. Hiervon befreit ihn kein Zufall, der nicht das Contractverhältniß selbst trifft, es sei denn, daß die Ladung einer species ausdrücklich bedungen und diese species zufällig untergegangen wäre. Kleinigkeiten hinsichtlich der Quantität und der Zeit kommen nicht in Betracht, sofern dadurch nur kein Schade für das Schiff entsteht. Wird die Ladung an einem dritten Orte eingenommen, so gilt ganz dasselbe. — Der Befrachter ist verpflichtet, dem Schiffer den Inhalt der Gebinde, Packen u. s. w. richtig anzugeben und haftet demselben für den aus der Nichtangabe oder unrichtigen Angabe entstandenen Schaden. — Nur die bedungene Ladung darf der Befrachter an Bord senden. — Wird wegen Versehen des Abladers die Empfangnahme der Ladung verweigert, so hat der Schiffer, wenn er durch den Verkauf der Ladung für die Fracht und Unkosten nicht gedeckt ist, einen Regreß gegen den Ablader. — Hat der Befrachter eine Afterbefrachtung geschlossen, so hat der Schiffer dieselbe dann sich gefallen zu lassen, wenn der Afterbefrachter die dem Befrachter obliegenden Verbindlichkeiten erfüllt, und er behält, soweit dieses nicht der Fall ist, seine Ansprüche gegen den Befrachter. — Nach geschehener Beladung hat der Befrachter dem Schiffer das Connossement zur Unterzeichnung vorzulegen. — Besonders kostbare Gegenstände sind speciell namhaft zu machen, damit sie beim Werfen geschont werden, sowie auch zum Behufe des Ersatzes für dieselben in Havarie-Grosse.

---

26) Vgl. Hamb. Samml. oberapp. Entscheidungen Bd. III, Abth. 3, Nr. 83.

27) Vgl. Pöhls a. a. O. Bd. III, S. 477 flg. Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 339 flg.

Wenn dem Schiffer die bedungene Ladung entweder gar nicht oder nicht vollständig, oder zu einem geringeren Frachtpreise geliefert wird, so wird dieses Fautfracht genannt. Der Schiffer hat, unter der Voraussetzung, daß er die ihm obliegenden Verpflichtungen gegen den Befrachter oder den Ablader erfüllt, gegen den Befrachter seinen Anspruch auf vollständige Erfüllung des Frachtvertrages, also auf Leistung desjenigen, was ihm an der bedungenen Fracht fehlt, sowie auf Erstattung etwa nothwendig gewordener Unkosten, z. B. für Einnahme von Ballast, wenn er etwa gar keine Ladung oder nicht hinreichende Ladung, um mit dieser See halten zu können, empfangen hat.

Um seine Rechte gegen den Befrachter zu wahren, hat der Schiffer dafür zu sorgen, daß seine Bereitschaft zur Einnahme der Ladung außer Zweifel gesetzt werde. Dieses geschieht am einfachsten durch einen rechtzeitig aufgenommenen Protest. Einer solchen Förmlichkeit bedarf es nicht, wenn der Schiffer auf Lieferung der Ladung klagt. Klagt er aber nach Ablauf der Ladezeit auf das Interesse, dann ist die Feststellung der Thatsache, daß seinerseits nichts versäumt worden, allerdings vonnöthen. Diese Thatsache kann nun freilich auf verschiedene Weise festgestellt werden; am zweckmäßigsten ist hier aber eine beglaubigte Aufforderung zur Lieferung der Ladung und ein beglaubigter Protest im Falle der Erfolglosigkeit solcher Aufforderung; besonders in dem Falle ist der Protest zweckmäßig, wenn der Ablader eine andere Person ist, als der Befrachter. Der Protest ist nach den vorschriftmäßigen Formalien des Abladeortes aufzunehmen, da hier der Erfüllungsort des Befrachtungsvertrages ist und da dasjenige, was man als forum contractus bezeichnet, nichts anderes ist, als der Erfüllungsort [28]); indessen genügen auch die Formalien, welche nach den rechtlichen Bestimmungen an dem Wohnorte des Befrachters erfordert werden, weil der Protest gegen den Befrachter wirken soll und weil dieser gegen die Form des Protestes nichts einwenden darf, wenn hinsichtlich derselben dem Rechte seines Wohnortes entsprochen ist. — Die rechtzeitige Aufnahme des Protestes setzt voraus, daß demselben die beglaubigte Aufforderung zur Lieferung der Ladung voraufgegangen und daß er nicht vor Ablauf der Liegezeit erhoben worden. — Aus der Unterlassung des Protestes folgt, wie Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 355 mit Recht behauptet, keinesweges ein Verzicht des Schiffers auf die Rechte aus dem Befrachtungsvertrage; denn ein solcher Verzicht auf die Rechte der Rhederei widerstreitet dem in seiner Stellung zur Rhederei liegenden muthmaßlichen Auftrage. Allein die Erhebung des Protestes setzt seine Ansprüche außer Zweifel und die Unterlassung desselben kann leicht eine ihm nachtheilige praesumtio hominis veranlassen; an manchen Orten ist sogar die Erhebung des Protestes für den Regreß gegen den Befrachter aus-

---

28) Vgl. J. A. M. Albrecht, über das Motiv des forum contractus und Harder, kleine Beiträge zur Rechtswissenschaft.

drücklich durch das Recht festgestellte Bedingung. — Der Schiffer kann aber in dem Falle keinen Anspruch wegen Fautfracht gegen den Befrachter erheben, wenn ihm eine der bedungenen gleichkommende oder gar dieselbe übersteigende Fracht für Annahme einer anderen als der ihm in Aussicht gestellten Ladung angeboten wird. Selbst eine geringere Fracht abwerfende Ladung muß er annehmen, weil dadurch der Schaden des Befrachters vermindert wird. Nur dann darf er solche sich ihm darbietende Ladung ausschlagen, wenn dieselbe sein Schiff oder die übrige Ladung gefährdet. — Wegen einer anderweitigen Ladung besonders sich zu bemühen, hat der Schiffer nicht nöthig. — Erhält der Schiffer eine Ladung, die dem Schiffe mehr Fracht einbringt als sein Interesse bei der bedungenen Ladung beträgt, so kommt nicht dem Befrachter der Ueberschuß zu Gute, versteht sich, daß in diesem Falle vorher auch die Unkosten gedeckt sein müssen; denn den Ueberschuß kann das Schiff nicht eher in Anspruch nehmen, als bis der Befrachter gedeckt ist.

Ueber die Berechnung der Fautfracht sind zu vergleichen Pöhls a. a. O. Bd. III, S. 495—498; Kaltenborn a. a. O. Bd. I, S. 358, 359.

Wegen Versehen bei Nichterfüllung des Vertrages sind Schiffer und Befrachter einander ganz nach allgemeinen Grundsätzen verantwortlich und haftet der Schiffer nach Analogie des receptum außerdem bis zur Empfangnahme der Ladung abseiten des Destinatairs oder seiner Vertreter selbst für die Versehen derjenigen, die nicht zum Schiffsvolke gehören. Im allgemeinen gelten auch hinsichtlich der Tragung des Zufalles oder der höheren Gewalt hier keine besonderen Grundsätze; allein hinsichtlich der Anwendung derselben ist Folgendes zu merken:

I. Durch den vor der Reise eintretenden Zufall (die höhere Gewalt), mag dieser das Schiff oder die Ladung allein oder beide gemeinsam treffen, wird das Contractsverhältniß aufgehoben, soweit dasselbe nicht erfüllt werden kann, also wenn die Reise factisch oder rechtlich unmöglich wird; ist das eingetretene Hinderniß vorübergehend, dann bleiben beide Theile an den Contract gebunden und haben das Vorübergehen abzuwarten, vorausgesetzt, daß nicht die Natur der Ladung dieses Warten unmöglich macht, in welchem Falle gleichfalls Aufhebung des Vertrages anzunehmen ist. —

II. Ereignet sich der Zufall (die höhere Gewalt) während der Reise, so hat ihn derjenige zu tragen, den er trifft. Trifft er den Befrachter, so ist dem Schiffer die volle Fracht zu zahlen; trifft er den Schiffer, so hat dieser nur pro rata itineris auf Frachtzahlung Anspruch. — Ganz hiernach ist in dem Falle zu entscheiden, wenn ein Schiff für Hin- und Rückreise verfrachtet ist.

Auch in dem Falle, wo der Zufall den Befrachter von der Erfüllung des Vertrages nach dem Obigen befreit oder wo der Befrachter entschädigungspflichtig ist, hat der Schiffer selbstverständlich im Interesse der Rhederei für eine anderweitige Ladung zu sorgen; allein dem Befrachter gegenüber ist er hierzu nicht verpflichtet, wenn gleich der von

diesem zu leistende Schadensersatz von selbst um soviel sich vermindert, als der Schaden des Schiffes durch die erlangte anderweitige Ladung abgewendet worden.

Hinsichtlich der Frachtzahlung gilt die Hauptregel: Fracht wird von dem Destinatair nur bezahlt für das vom Schiffer wirklich abgelieferte Gut. — Für dieses aber ist sie, es mag beschädigt sein oder nicht, zu entrichten, wiewohl da, wo den Schiffer die Schuld der Beschädigung trifft, der Schadensanspruch gegen ihn compensando in Rechnung gebracht werden kann. Man muß bei jener Regel die Worte „von dem Destinatair“ nicht übersehen; denn der Befrachter hat, wenn der Destinatair den Empfang weigert und diesem also nicht geliefert werden kann, auch dann Fracht zu bezahlen, wenn das Gut nach verweigertem Empfange von Seiten des Destinatairs untergegangen ist, wiewohl auch er etwaige Schadensansprüche gegen den Schiffer compensando in Rechnung bringen darf. — Die Verpflichtung des Destinatairs zur Bezahlung der Fracht liegt in dem Empfange der Güter, den er dem Schiffer gegenüber wegen solcher mangelhaften Eigenschaften, die durch die Natur des Gutes oder durch die fehlerhafte Verpackung entstanden sind, nicht verweigern darf; dem Absender gegenüber kann er durch einen Protest seine Gerechtsame wahren. Der Schiffer genügt seiner Verpflichtung, wenn er das Gut dem Connossemente und der Certepartie gemäß abzuliefern bereit ist. Ist die Beschädigung ohne Schuld des Schiffers, seiner Mannschaft und der Passagiere geschehen, so darf der Destinatair dem Schiffer 29) gegenüber den Empfang und die Frachtzahlung nicht verweigern, wofern ihm nicht das Recht zusteht, die Güter für die Fracht am Bord stehen zu lassen. Dieses Recht steht ihm zu, wenn die Waare verleckt ist, was bei flüssigen Waaren und bei solchen, die, wenn sie verderben, lecken, der Fall sein kann. Die gewöhnliche Leckage kommt aber hier nicht in Betracht, sondern nur eine ungewöhnliche, bedeutende. Im Falle einer solchen Leckage steht dem Destinatair das Recht zu, die vollen Gebinde zu empfangen und die leeren für die Fracht stehen zu lassen, ohne daß hier durch die Art des Frachtvertrages Modificationen eintreten, wie einige Schriftsteller mit Unrecht annehmen. Denn da der Schiffer die Verabfolgung des Ganzen gegen Frachtzahlung nicht verweigern darf, so gilt dasselbe hinsichtlich der Theile; der Schiffer darf mithin die Verabfolgung der einzelnen vollen Gebinde nicht verweigern und da er, wenn die ganze Waare verleckt ist, das Stehenlassen sämmtlicher Gebinde für die Fracht sich gefallen lassen muß, muß er auch das Stehenlassen der einzelnen leeren Gebinde für die Fracht sich gefallen lassen. Der Destinatair darf aber, sofern wegen des Verleckens ihm ein Regreß gegen den Ablader zusteht, in dessen Interesse den Empfang der vollen Gebinde nicht verweigern. — Hiermit stimmt auch der Grundsatz, daß der Zufall sowohl von dem Ladungsinteressenten, als

29) Anders stellt sich die Frage dem Versicherer gegenüber.

auch von dem Schiffer soweit zu tragen ist, als er jenen oder diesen trifft. Soweit die Ladung durch Zufall untergeht, also z. B. verleckt, trifft dieser Zufall hinsichtlich der Ladung den Destinatair, hinsichtlich der Fracht den Schiffer. Hinsichtlich des nicht verleckten Theiles der Ladung ist aber gar kein Zufall vorhanden, mithin erhält diesen Theil der Ladung der Destinatair und die Fracht dafür der Schiffer, weil der Zufall nicht weiter wirken kann, als er sich erstreckt. — Das Stehenlassen der geladenen Güter am Bord für die Fracht ist ein über den Wortsinn nicht hinausgehendes Recht; ist das Gut einmal vom Bord weggenommen, so ist jenes Recht erloschen. — Das soeben näher bezeichnete Recht des Destinatairs kann durch ausdrückliche Stipulation des Schiffers, die auch in der mit der Zeichnung des Connossementes verbundenen Clausel „frei von Leckage" liegt, aufgehoben werden. —

Der Schiffer kann nur das wirklich Erhaltene abliefern; wo daher kein von ihm zu verantwortendes Versehen vorliegt, da hat er, im Falle etwas fehlt, darunter nicht zu leiden, wenn die Fracht nach Maß oder Gewicht verdungen ist, worunter, wenn nicht ausdrücklich „auszulieferndes" Gewicht (Maß) genannt ist, stets das Gewicht (Maß) verstanden wird, welches das Connossement als eingenommen bezeichnet. Bei Verladung in Fustagen erhält der Schiffer nur für die gelieferten Gebinde Fracht, auch wenn die nicht gelieferten ohne eine von ihm zu verantwortende Schuld verloren gegangen sind, weil hier die Fracht nach Stückzahl bedungen ist. Dasselbe gilt, wenn Ballen und andere Frachtstücke nach Stückzahl verdungen sind. — Verschifft der Befrachter die verdungene Quantität nicht, so hat der Schiffer dennoch Anspruch auf die Fracht für das Ganze. — Bei der Verschiffung von lebenden Thieren verliert der Schiffer, wenn einige derselben sterben, von der bedungenen Fracht nichts, wenn nicht ausdrücklich für lebende Thiere Fracht bedungen ist. Dagegen vergrößert sich aber hierbei auch, wenn die Fracht nicht nach abzuliefernder Stückzahl bedungen ist, der Frachtanspruch nicht, wenn auf der Reise Junge geworfen werden [30]).

Wo keine Frachtsumme ausdrücklich bedungen und wo von dem Stellvertreter der Rhederei überhaupt keine Fracht bedungen worden, da kann, sofern nicht eine zulässige Schenkung bewiesen wird, die laufende Fracht gefordert werden, die je nach den besonderen Verhältnissen zu ermitteln ist. — Wird von dem Befrachter mehr als verdungen verladen, so ist, wenn dieses der Schiffer nicht wußte, von dem Mehr die höchste Fracht zu zahlen, die zu derselben Zeit für ähnliche Güter bezahlt wurde.

Abgesehen von dem Stehenlassen am Bord für die Fracht, hat der Schiffer das Recht, die Berichtigung der Fracht in Gelde zu fordern;

30) Der Fall von dem auf der Reise geborenen Kinde, für welches kein Passagegeld bezahlt wird, gehört deshalb nicht hierher, weil Passagegeld und Fracht zwei verschiedene Dinge sind.

auch Wechsel ersetzen das Geld nicht, da die Veräußerung derselben wie schon ihre Empfangnahme besondere Verpflichtungen mit sich bringt.

Die Fracht ist fällig bei Ablieferung der Güter; der Schiffer hat gemeinrechtlich für die Fracht und deren Accessorien (Kaplaken, Primage, ordinaire Havarie, Kühlgeld) ein Retentionsrecht an dem verladenen Gute, nicht aber ein Faustpfandrecht, noch überhaupt ein Pfandrecht, weil eine Ausdehnung oder analoge Anwendung der locatio praedit urbani bei dem Frachtvertrage ersichtlich unzulässig ist; läßt er die Ladung gegen Creditirung der Fracht verabfolgen, so giebt er auf seine Gefahr Credit und hat wegen der Frachtzahlung keinen Regreß weder gegen den Befrachter, noch gegen die Rhederei; im Gegentheile haftet er Allen, die bei der Nichtzahlung der Fracht und ihrer Accessorien interessirt sind, wiewohl er einen persönlichen Anspruch gegen den Empfänger behält. Das Recht auf die Fracht erwirbt der Schiffer in dem Augenblicke, in welchem er die Ladung einnimmt. In den Fällen daher, wo der Befrachter gegen Zahlung der halben oder der ganzen Fracht das eingeladene Gut wieder aus dem Schiffe nehmen kann, steht dem Schiffer wegen seiner Befriedigung gleichfalls das Retentionsrecht zu. — Auch wegen der Fautfracht hat er dieses Recht, selbstverständlich soweit es sich gegen den Befrachter ausüben läßt, was gegen dritte Personen, die, bei Unbekanntschaft mit der Certepartie, ihre Güter einluden und denen der Schiffer ihre Connossemente zeichnete, unstatthaft ist. Zu solchen dritten Personen gehört selbst der ursprüngliche Ablader, der statt der mit dem Befrachter verdungenen eine neue Ladung giebt, nur darf er mit dem Befrachter nicht identisch sein.

Nach gemeinen seerechtlichen Grundsätzen kann der Befrachter unter gewissen Voraussetzungen, nach welchen ihm der Befrachtungsvertrag nutzlos geworden, denselben gegen Erlegung bald der ganzen, bald der halben Fracht rückgängig machen. Hier findet also, abgesehen von dem Falle der Fautfracht, Frachtzahlung statt, ohne daß die Güter an ihren Bestimmungsort gebracht sind. Der Befrachter kann, wenn er dieses Recht ausübt, selbst die verladenen Güter wieder zu sich nehmen; jedoch ist die Ausübung dieses Rechtes dadurch bedingt, daß die Reise noch nicht begonnen hat oder, wo der Ablader von dem Befrachter verschieden, daß das Schiff noch nicht nach dem Ladeplatze abgegangen ist. Ueberdies hat der Befrachter dem Schiffer die Connossemente für die zurückgenommene Waare zurückzuliefern. — Zu einem Beitrage zur Havarie-Grosse, wie im Falle der Fautfracht, ist hier der Befrachter nicht verpflichtet; wohl aber zur Vergütung der oben genannten Accessorien der Fracht nach dem Verhältnisse, in welchem diese vergütet wird.

Im Falle höherer Gewalt gilt im allgemeinen, wie bemerkt, der Grundsatz, daß der Zufall von demjenigen zu tragen ist, den er trifft. Hiernach wird für verloren gegangene Güter keine Fracht bezahlt; zu diesen sind aber diejenigen nicht zu rechnen, die in Havarie-Grosse vergütet werden. Auch für geborgene Güter wird, außer den Bergungs-

kosten, vom Empfänger Fracht bezahlt und zwar die stipulirte, wenn sie an ihren Bestimmungsort gebracht werden, sonst Fracht pro rata itineris. Wegnahme der Güter durch Seeräuber oder Kaper gilt dem Verlorengehen gleich; werden sie losgekauft oder freigegeben, so ist dieses wie Bergung zu betrachten. — Auch diejenigen Güter, die der Schiffer zu ersetzen hat, können nicht als verloren betrachtet werden, weshalb davon die Fracht zu berechnen ist. — Schon oben ist bemerkt, daß der die Reise verhindernde Zufall beide Theile trifft, sobald durch dieselbe der Vertrag aufgelöst wird und daß eine zufällige Verzögerung der Reise dem Befrachter zwar das Recht giebt, gegen Zahlung der ganzen oder halben Fracht den Vertrag rückgängig zu machen, sonst aber, wenn er von diesem Rechte keinen Gebrauch machen will, seine Verpflichtung aus dem Vertrage nicht verringert. — Ereignet sich die zufällige Verhinderung auf der bereits begonnenen Reise, so hat der Schiffer keinen Anspruch auf Fracht, wenn der Zufall seine Person oder das Schiff betrifft; trifft der Zufall aber die Reise, so hat er Anspruch auf Fracht, weil diese eine Art Dienstlohn ist, der auch dann dem Promittenten geleistet werden muß, wenn sein Contrahent durch Zufall verhindert wird, die Leistung anzunehmen. — Die zufällige Verzögerung der begonnenen Reise ändert an den Verpflichtungen beider Theile nichts und kann der Schiffer, wenn die Fracht nach Zeit bedungen worden, selbst für die Zeit des Aufenthaltes Fracht beanspruchen, es sei denn, daß er während jener Zeit Fracht eingenommen hat (z. B. wenn das Schiff zwangsweise für Staatszwecke benutzt worden (angariae) und für solche Benutzung Fracht vergütet worden ist), in welchem Falle er diese Einnahme in Rechnung zu bringen hat. — Wenn gleich Aufbringung und Condemnation einer Ladung dem Verluste derselben gleich zu achten ist, so verliert hierbei der Schiffer seine Fracht doch nur dann, wenn er gegen das Völkerrecht verstoßen hat, z. B. wenn er von einem Hafen des Feindes zu einem anderen Hafen desselben fährt oder Kriegscontrebande führt. Ist er hierbei von dem Befrachter hintergangen, so hat er selbstverständlich gegen diesen einen Entschädigungsanspruch. — Wird ein feindliches Schiff genommen und mit der Ladung condemnirt, so ist die Fracht für den Schiffer verloren; sie wird Beute des Feindes. Wird dagegen die feindliche Ladung eines neutralen Schiffes condemnirt, so hat der Caper dem Schiffer die volle Fracht zu bezahlen. — Wird die neutrale Ladung eines feindlichen Schiffes zurückgegeben, so ist dem Captor, der sie weiter schaffte, die Fracht dafür zu zahlen.

Ueber die Lehre von der Havarie ist der Artikel Havarie in diesem Werke zu vergleichen.

Eine Art der Schäden, welche Schiffe sowohl auf ihrer Fahrt als auch während ihres Verweilens im Hafen erleiden können, bilden die durch sogenannte Ansegelung oder Uebersegelung entstandenen. Wir sagen: durch sogenannte Ansegelung oder Uebersegelung, weil man unter diesen Ausdrücken nicht blos das Zusammenstoßen zweier Segel-

schiffe durch Segeln und das in den Grundfahren abseiten eines Segelschiffes, sondern überhaupt das resp. Aneinander- und Indengrundfahren zweier Schiffe versteht, so daß die Grundsätze von der Ansegelung namentlich auch bei dem Aneinandergerathen von Dampfschiffen unter einander und mit anderen Schiffen Platz greifen. Die Ansegelung, deren höchster Grad die Uebersegelung ist, kann factisch auf sehr verschiedene Weise vorkommen. In rechtlicher Hinsicht unterscheidet man die rein zufällige und die schuldbare Ansegelung; der ersteren gleichgestellt wird diejenige, bei welcher eine Schuld nicht zu ermitteln ist; als höchster Grad der letzteren ist die auch peinlich strafbare arglistige Ansegelung zu betrachten. Die rein zufällige Ansegelung ist diejenige, bei welcher weder den Schiffer noch die Mannschaft, noch einen Dritten, d. h. bei den zusammenstoßenden Schiffen nicht Angestellten, ein Vorwurf trifft. Entsteht die Ansegelung durch die Schuld eines Dritten, z. B. des Hafenmeisters, so haftet dieser und eventualiter der Staat, der ihn angestellt hat, für allen Schaden. Ist aber der Dritte, welcher den Schaden schuldvoll verursachte, zahlungsunfähig, dann ist die Ansegelung für die beschädigten Schiffe untereinander, wiewohl unter Vorbehalt ihrer Ansprüche gegen den Beschädiger, als eine zufällige zu betrachten. Die schuldvolle Ansegelung ist diejenige, welche entweder durch Mangel an Vorsicht bei der Führung des Schiffes oder durch Mangel an Aufsicht bei demselben oder durch Verletzung der strom- und hafenpolizeilichen wie der seegebräuchlichen Vorschriften herbeigeführt wird. — Nach römischem Rechte hat bei der zufälligen Ansegelung jeder denjenigen Schaden zu verschmerzen, den er erlitten hat und nach diesem Rechte findet bei der schuldvollen Ansegelung gegen den, der Schuld hat, die Aquilische Klage statt. Von diesen Grundsätzen sind aber die meisten Seerechte abgewichen und wird nach ihnen bei einer Ansegelung, die nicht arglistiger Weise oder durch grobe Fahrlässigkeit verschuldet ist, der Schaden über beide Schiffe vertheilt. Bei der arglistigen oder durch grobe Fahrlässigkeit verschuldeten Ansegelung hat der schuldige Schiffer den Schaden zu ersetzen; sind beide Schiffer in gleichem Grade der groben Schuld oder Arglist, dann trägt jedes Schiff seinen erlittenen Schaden. — Hinsichtlich der Fälle, in welchen bei einer Ansegelung die Repartition stattfindet, weichen die Seerechte sehr von einander ab. Ebenso in der Art, wie die Schäden über die Schiffe zu repartiren sind. S. Pöhls a. a. O. Bd. III, S. 786—789. Kaltenborn a. a. O. Bd. II, S. 10—12. Bei derjenigen Ansegelung, bei welcher nach dem Obigen eine Repartition stattfindet, wird das lucrum cessans nicht in Anrechnung gebracht; sonst aber ist auch dieses zu ersetzen. —

Vom Beitrage zur Tragung des Schadens sowie vom Ersatze des Schadens ist der Schiffer bei der als zufällig zu betrachtenden Ansegelung frei. Bei dieser haftet das Schiff, also die Rhederei, soweit dessen Werth reicht, und die Ladung nach ihrem Brutto-Werthe, nach Maß-

gabe der Repartition. Jedoch contribuirt nur die zur Zeit der Ansegelung noch im Schiffe befindliche Ladung, nicht die bereits gelöschte. — Bei der durch den Schiffer[31]) verschuldeten Ansegelung haftet dieser vor dem Schiffe persönlich (wofern nicht die Rhederei intellectuelle Urheberin einer böswilligen Ansegelung war oder sonst um dieselbe wußte); in subsidium haftet das Schiff, also die Rhederei bis zum Werthe des Schiffes; die Ladung contribuirt hier gar nicht. —

Der Beweis einer geschehenen Ansegelung kann auf die gewöhnliche Weise erbracht werden; meistens wird behufs seiner die Verklarung benutzt werden. Ueber die Beweiskraft derselben, besonders dann, wenn beide Schiffer einander in den Hauptpunkten widersprechende Verklarungen belegt haben vgl. Pöhls a. a. O. Bd. III, Th. 3, S. 794—797 und über die Vorschriften, nach welchen im Zweifel für Zufall oder für Schuld bei der Ansegelung zu entscheiden ist vgl. Kaltenborn a. a. O. Bd. II, S. 15, 16.

Das Recht auf Entschädigung ist häufig davon abhängig gemacht, daß der Schade abseiten des beschädigten Schiffes innerhalb einer bestimmten Frist angemeldet worden.

Daß die Ladungsinteressenten, deren Ladung dadurch beschädigt worden, daß die Ansegelung durch die Schuld des Schiffers, der ihre Güter führt, veranlaßt wurde, an das Schiff bis zu dessen Werthe sich halten können, wenn der Schiffer sie zu entschädigen außer Stande ist, ja selbst an die Rhederei über den Werth des Schiffes hinaus, wenn diese einen notorisch fahrlässigen Schiffer anstellte oder sonst bei der Wahl des Schiffers etwas versah oder wenn sie gar um die dem Schiffer arglistiger Weise herbeigeführte Ansegelung wußte, das bedarf einer weiteren Erörterung ebensowenig, als es bekannt ist, daß die Rhederei, abgesehen von dem Falle ihrer Betheiligung bei dessen arglistiger Handlung, an den schuldigen Schiffer sich halten kann.

Ueber die Bodmerei vergleiche den Artikel unter diesem Namen.

Wenn ein Schiff in einen solchen Zustand geräth, daß es zur Fortsetzung der Reise unfähig ist und dieser Zustand durch Ausbesserung nicht gehoben werden kann, dann nennt man dies Schiffbruch, bei dem man den absoluten Schiffbruch und die Scheiterung unterscheiden kann. Ersterer ist derjenige, bei welchem das Schiff auf offenem Meere gänzlich zu Grunde geht und die Mannschaft entweder mit untergeht (Untergang mit Mann und Maus), oder auch zum Abandon (Verlassen des Schiffes) genöthigt ist. Letztere ist eine durch Reparatur nicht wieder herzustellende Beschädigung des Schiffes durch Stoßen (auf Untiefen oder Klippen) oder durch Stranden. Man nennt dieses

31) Wenn die Ansegelung durch den Lootsen verschuldet ist, dann haftet zunächst dieser, und, wenn er ein angestellter Staatslootse ist, in subsidium der Staat, der ihn anstellte; ist er kein Staatslootse, dann ist diese Ansegelung für die Rhederei, wie die durch den Schiffer verschuldete zu betrachten, d. h. sie haftet in subsidium bis zum Werthe des Schiffes.

auch einen präsumirten Schiffbruch und das Schiff ein Wrack, und hat bei solchem Zustande des Schiffes die Mannschaft das Recht, es zu verlassen. — Sonstige Beschädigungen des Schiffes, bei welchen es seine Fahrt fortsetzen kann, werden Seeunfall, Seeschaden, Havarie genannt. — Bei einem Schiffbruche sind Schiffer und Mannschaft verpflichtet, zunächst die Passagiere und dann soviel sie können, von dem Schiffe und der Ladung zu retten. Namentlich ist auf die Rettung der Schiffspapiere, wichtiger Staatsdepeschen und besonders werthvoller Ladungsgegenstände zu achten, wiewohl unter Berücksichtigung der Umstände. — Um von der Ladung oder den Trümmern des Schiffes soviel als möglich zu retten, hat der Schiffer die nach Umständen und Gelegenheit zweckdienlichen Maßregeln zu treffen. Diese Rettung selbst nennt man Bergung und die auf sie gerichtete Thätigkeit, Bergen, die Personen, welche diese Thätigkeit üben, Berger. Die Bergung soll, womöglich, unter Aufsicht des Schiffers oder seines Stellvertreters geschehen. — Daß der Schiffer über den Schiffbruch an die Rheder und Ladungsinteressenten, sobald er dazu im Stande ist, berichten muß und über denselben Verklarung aufmachen zu lassen hat, liegt in den Pflichten seiner Stellung. — Ein zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung veranlaßter Schiffbruch wird als Havarie-Grosse behandelt. —

Geschah der Schiffbruch durch die Schuld des Schiffers oder seines Stellvertreters, so sind diese den Rhedern und Ladungsinteressenten verantwortlich und werden im Falle der Arglist selbst peinlich bestraft, wobei die Frage wegen der Strafbarkeit der übrigen Schiffsmannschaft oft nicht leicht zu beantworten ist. — Für die Versehen des Schiffers haftet die Rhederei den Ladungsinteressenten und Passagieren bis zum Werthe des Schiffes. — Aus ihren eigenen Versehen (z. B. Betheiligung bei der arglistigen Wegsetzung (Vernichtung) des Schiffes, mangelhafte Ausrüstung des Schiffes, Anstellung eines notorisch unfähigen oder unbrauchbaren Schiffers haftet die Rhederei den Betheiligten auch über den Werth des Schiffes hinaus.

Mit der Lehre vom Schiffbruche hängt die Lehre vom Strandrechte sehr genau zusammen.

Strandrecht im allgemeinen ist die Befugniß, von dem Strande Nutzen zu ziehen; im engeren Sinne bezeichnet man mit jenem Ausdrucke das Recht, der schiffbrüchigen Güter sich zu bemächtigen, um sie entweder dem öffentlichen Schatze (nicht gerade dem Staatsschatze, denn es kann auch der öffentliche Schatz einer Provinz auf schiffbrüchige Güter ein Recht haben) zuzueignen oder um sie dem Eigenthümer gegen ein Bergelohn zurückzugeben. Hiernach zerfällt das Strandrecht im engeren oder gewöhnlichen Sinne in 1) das Recht, der schiffbrüchigen Schiffe und ihres Inhaltes sich zu bemächtigen; 2) das Bergungsrecht; 3) das Recht auf die vom Meere an das Ufer geworfenen Sachen; 4) das Grundrecht, d. i. das Recht, von einem auf den Strand ge-

rathenen Schiffe eine Abgabe zu fordern; 5) das Recht auf den Seefund oder die Seetriften; 6) das Recht auf herrenlose Sachen.

Das Strandrecht gebührt bald allein dem Fiscus, bald dem Herrn des Bodens, bald einer Commune, bald Privatpersonen. Hinsichtlich der Geschichte desselben ist zu merken, daß die Ansicht von der Rechtlosigkeit der Schiffbrüchigen und des schiffbrüchigen Gutes weder bei den Griechen, noch bei den Römern rechtlich gebilligt wurde, daß vielmehr das römische Recht nicht nur die Befugniß der Schiffbrüchigen, ihre Sachen zu retten, anerkannte, sondern auch dem Fiscus die Aneignung schiffbrüchiger Güter untersagte und den Raub an Schiffbrüchigen und ihrem Gute peinlich bestrafte. L. 1. §. 5. L. 3. §. 8. L. 7. L. 12. pr. de incend. ruin. naufr. (47. 9.) L. 3. §. 4. 5. ad leg. Corn. de sic. (48. 8.) L. 1. Cod. de naufr. (XI. 5.) — Bei den Völkern des Mittelalters erlangte erst mit der Herrschaft des Christenthums die Ansicht von dem Unrechte, aus der Noth des Schiffbruches Vortheil zu ziehen, allmälig Geltung. Cap. 3. X. de raptor. incend. et viol. eccles. (V. 17.) CC. art. 218.) Mit der Entwickelung des Völkerrechtes und der häufigeren Abschließung von Staatsverträgen verschwand die vermeintliche Berechtigung zur Aneignung schiffbrüchigen Gutes. —

Nach heutiger Rechtsansicht steht es den Schiffbrüchigen frei, ihre Güter selbst zu retten. So steht es auch in der Wahl des Schiffers, ob er sich fremder Hilfe bedienen will oder nicht; indessen bei der Wahl derjenigen Personen, deren er sich zum Retten bedient, ist er meistens beschränkt durch das Recht der Uferbewohner, bei denen Schiffbrüche insofern eine Erwerbsquelle sind, als sie für die Rettung und Aufbewahrung der schiffbrüchigen Güter (Bergung) einen Lohn fordern dürfen. Dieses Recht der Uferbewohner geht indessen nicht so weit, daß Fremde von der Befugniß zur Bergung ausgeschlossen wären; nur haben diese keinen Anspruch auf Bergelohn. — Nicht selten ist das Bergungswesen obrigkeitlich geordnet; zur Beaufsichtigung desselben sind eigene Beamte (Strandvoigte u. s. w.) angestellt. Diese sind berechtigt, unbefugte Berger zu entfernen, damit sie in ihrer amtlichen Thätigkeit durch jene nicht gehindert werden. —

Das rechtliche Verhältniß zwischen denen, die in Seenoth befindliche Güter retten, und denjenigen, zu deren Gunsten solche Rettung geschieht, liegt der Lehre vom Bergelohn zum Grunde. Unter Seenoth sind alle Gefahren zur See (durch Naturereignisse, mangelhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder fehlerhafte Führung oder durch Gewaltthätigkeiten feindlicher Menschen herbeigeführt) zu verstehen. Die Handlung des Bergens besteht in der Entfernung der Güter aus der Gefahr des Unterganges und in deren sicherer Aufbewahrung. —

Wie bemerkt, ist zunächst der Schiffer mit seiner Mannschaft verpflichtet, Passagiere, Schiff und Ladung zu retten. Hierbei sind die Passagiere verpflichtet, nach Kräften Hilfe zu leisten. Insofern für Schiffer und Mannschaft augenscheinliche Lebensgefahr vorhanden ist

beim Verweilen auf dem schadhaft gewordenen Schiffe, sind sie berechtigt, dasselbe zu verlassen. — Auf Bergelohn hat die Schiffsmannschaft so wenig Anspruch als die Passagiere; indessen pflegt für eine außerordentliche Anstrengung wohl eine außerordentliche Belohnung ertheilt zu werden. — Das Bergen ist im allgemeinen der freien Entschließung derjenigen, die sich damit befassen, überlassen; indessen ist an einigen Orten den privilegirten Bergern auch die Pflicht zur Bergung auferlegt, die den Bergungsbeamten da, wo die Bergung Gemeine-Sache ist, insofern obliegt, als sie für Herbeischaffung der erforderlichen Hilfe zu sorgen haben. — Das Recht zu bergen ist durch das Recht der Schiffbrüchigen, selbst zu retten und durch das dem Schiffer oder seinem Stellvertreter zustehende Dispositionsrecht über die geborgenen Güter beschränkt. Die Berger haben für die von ihnen geleistete Thätigkeit einen Anspruch auf Entschädigung und diese heißt Bergelohn. Der Bergelohn ist wegen der außergewöhnlichen Anstrengungen und Gefahren, denen der Berger sich auszusetzen hat, einem gewöhnlichen Tagelohne oder Arbeitslohne nicht gleichzustellen. Der Werth der geborgenen Sachen kann auch keinen Maßstab für die Größe des Bergelohnes abgeben. Es ist auf die Größe des Wagnisses und der Leistung zu sehen. — Ist ein Bergelohn bedungen worden, dann hat es im allgemeinen dabei sein Bewenden und nur eine ersichtlich übermäßige Forderung darf durch den Richter auf das gehörige Maß herabgesetzt werden. Bei der Rettung von Menschenleben richtet sich die Belohnung nach dem Vermögen des Geretteten. Man muß die Forderung einer solchen Belohnung aus demselben rechtspolitischen Grunde, der überhaupt den Bergelohn klagbar macht, für klagbar erklären. Die Aussicht auf eine sichere Belohnung wird nämlich die Rettung von Menschen deshalb leichter möglich machen, weil bekanntlich da, wo ein Gewinn in Aussicht steht, um des Gewinnes willen etwas gewagt wird und dieses Wagen sich zu einem Gewerbe gestaltet, wenn die Gelegenheit zum Gewinne sich wiederholt darbietet. — Besteht die Hilfe der Berger darin, daß sie dem Schiffe ein fehlendes Geräth verschaffen, so erhalten sie außer der Belohnung für ihre Mühe den Preis des Gelieferten bezahlt, welcher letztere sich entweder darnach richtet, was es gekostet oder nach einer Schätzung. Der Berger kann neben seinem Lohne nicht noch eine Vergütung für einen Schaden beanspruchen, der sich an seinem eigenen Fahrzeuge oder Geräthe ereignet, es sei denn, daß dieser in Havarie-Grosse gehöre. — Auch für im Meere gefundene Sachen pflegt Bergelohn bezahlt zu werden.

Die Berger sind verpflichtet, nach bester Einsicht und redlich zu helfen, so daß ihre Thätigkeit sich mehr auf die Rettung der in Gefahr schwebenden Personen und des schiffbrüchigen Gutes, als auf die Sicherung ihres Vortheiles zu richten hat; sie haben alles eigenmächtigen Verfahrens sich zu enthalten und die Anordnungen des Schiffers oder seines Stellvertreters zu befolgen, jedoch dem Schiffer von zweckwidrigen Maß-

regeln abzurathen und ihn durch Gründe zu überzeugen, daß ein anderes Verfahren von ihm einzuschlagen sei. — Da, wo das Bergungswesen obrigkeitlich organisirt ist, da geht die Thätigkeit der Berger den gewiesenen Gang. — Das Geborgene ist von den Bergern sorgfältig aufzubewahren und treulich abzuliefern, indessen sind sie berechtigt, bis zur Höhe ihres Bergelohns die geborgenen Güter zu retiniren, sofern ihnen dieselben nicht von der Obrigkeit abgefordert werden. Werden die Güter obrigkeitlich aufbewahrt, dann übt die Obrigkeit das Retentionsrecht in Bezug auf den Bergelohn Namens der Berger aus; indessen wird sie denjenigen, welche zur Empfangnahme der Güter legitimirt sind, die geborgenen Güter gegen Zahlung des Bergelohnes oder genügende Sicherheitsbestellung nicht vorenthalten dürfen. — Leicht verderbliche und in der Weise beschädigte Sachen, daß deren Aufbewahrung unthunlich ist, können unter obrigkeitlicher Auctorität öffentlich versteigert werden.

Mit dem Strandrechte in dem oben angegebenen Sinne ist nicht zu verwechseln das Recht des Fiscus auf herrenlose Güter. Nach diesem Rechte erfolgt wegen der geborgenen Güter eine öffentliche Aufforderung zur Meldung für die unbekannten Eigenthümer oder Interessenten. Nach Ablauf der im Proclame anberaumten Frist, für welche die hier als gemeinrechtlich zu betrachtende Verjährungszeit von Jahr und Tag anzuberaumen sein dürfte, wird dasjenige Gut, welches Niemand beansprucht hat, dem Fiscus zugesprochen; die inzwischen erhobenen Ansprüche sind zu justificiren.

Die Interessenten des schiffbrüchigen Schiffes und seiner Ladung, zu denen auch die Assecuradeure zu zählen sind, beauftragen in der Regel mit der Wahrnehmung ihrer Gerechtsame von ihnen erwählte Deputirte.

Auch in Kriegsnoth kann eine Bergung stattfinden; die Kriegsnoth kann sich auf sehr verschiedene Weise zeigen und darnach ist auch die Bergung sehr verschiedener Art. Eine besondere Erwähnung verdient die Wiedernehmung und die Rancionirung. Wiedernehmung ist die Befreiung eines Schiffes aus der Gewalt des Feindes oder eines Seeräubers durch Anwendung von entgegengesetzter Gewalt oder von Drohung mit derselben. — Die Bedingung für Anspruch auf Bergelohn bei der Wiedernehmung ist die Rettung aus einer wirklichen Gefahr. Diese geschieht auch dann, wenn ein Captor aus Furcht vor einem herannahenden Fahrzeuge sich davon macht und die Prise fahren läßt, wie ein Schiff ohne Besatzung, welches der Captor aufgegeben, Bergelohn an denjenigen bezahlt, der sich seiner annimmt. — Ein Convoyschiff hat insofern Anspruch auf Bergelohn, als seine Hilfe nicht blos eine Vertheidigung des unter seinem Schutze fahrenden Schiffes ist. — Die Wiedernahme eines neutralen Schiffes begründet insofern Anspruch auf Bergelohn, als das neutrale Schiff in Gefahr war, als Prise condemnirt zu werden.

Der Bergelohn im Falle der Wiedernehmung besteht in einer angemessenen Belohnung.

Wo mehrere Captoren bei der Wiedernehmung sich betheiligt haben, da ist nach dem Maße ihrer Thätigkeit der Bergelohn ihnen zuzusprechen.

Die Rancionirung besteht in der Abfindung mit dem Feinde oder Seeräuber. — Geschieht diese vom Schiffer oder Rheder, so ist sie als Havarie-Grosse zu berechnen. — Geschieht die Abfindung von einem Dritten, so hat dieser nicht nur Anspruch auf Erstattung des Aufgewendeten, sondern außerdem noch auf Bergelohn, der z. B. auch in einem erhöheten Zinse für das dargeliehene Kapital bestehen kann. Auch diese von einem Dritten beschaffte Rancionirung ist unter denjenigen, welche bei Schiff und Ladung interessirt sind, als Havarie-Grosse zu verrechnen. —

Außer den genannten giebt es noch andere Fälle der Bergung aus Kriegsnoth sowie Fälle, welche der Bergung aus Kriegsnoth analog behandelt werden, z. B. Ueberwältigung eines meuterischen Schiffsvolkes. Die Ueberwältigung von Sclaven, die wie Waaren transportirt werden und die unterwegs sich empören, kann nur in Barbarenstaaten der Bergung aus Kriegsnoth analog behandelt werden; in christlichen Staaten wird sie als eine Betheiligung am Sclavenhandel peinlich zu bestrafen sein. — Für alle diese Fälle sind die leitenden Principien im Vorstehenden angedeutet. —

Der Bergelohn in allen diesen Fällen genießt aller Vortheile des Bergelohnes bei Rettung aus Seenoth und ist ganz nach Analogie desselben zu behandeln. —

Es sind nun noch die Rechte der neutralen Schiffe während eines Seekrieges in's Auge zu fassen.

Hier ist zunächst der Unterschied zwischen dem offenen und dem geschlossenen Meere wichtig; unter letzterem versteht man dasjenige, auf welchem die Schifffahrt vom Lande aus durch einen Staat beherrscht werden kann; unter ersterem dasjenige, bei welchem dies nicht möglich ist. Die Möglichkeit der Beherrschung wird nach der Möglichkeit des Treffens mit Kanonenkugeln angenommen. — In den Gewässern, welche beherrscht werden, wird von dem Herrscher der Schiffsgruß verlangt, der resp. durch Kanonenlösen, Flaggenaufziehen und Segelstreichen gegeben wird. — Ferner ist der Ausdruck Revier zu merken, unter welchem der für Seeschiffe fahrbare Fluß außerhalb des Hafens und der Rhede verstanden wird. —

Eine menschliche Herrschaft über das offene Meer giebt es von Rechtswegen nicht; dasselbe ist allen seefahrenden Völkern gleich zugänglich. Wohl aber kann ein Volk zeitweilig durch die überwiegend große Zahl seiner Kriegsfahrzeuge factisch eine Herrschaft ausüben durch den Zwang, welchem es andere Völker unterwirft. Die Vermeidung dieses Zwanges kann zu Verträgen führen, welche dann Quellen für

das Völkerrecht werden. Wenn zwei oder mehrere Völker mit einander in einen Krieg gerathen, bei welchem es sich um Rechte auf der See handelt, dann sind die ihrem Kampfe folgenden Friedensverträge gleichfalls Quellen für das Völkerrecht. Solche Verträge sind indessen nur ius inter contrahentes. Eine allgemeinere Bedeutung erlangen sie dann, wenn die Grundsätze, von denen man bei ihnen ausgegangen ist, auch von anderen Völkern als bindend anerkannt werden, so daß anzunehmen ist, jene Grundsätze seien aus dem Rechtsbewußtsein der Völker heraus an's Licht getreten. Jenes Rechtsbewußtsein kann sich aber auch sonst noch kundgeben, z. B. in gemeinschaftlichen Bestimmungen derjenigen Staaten, welche Seemächte sind, d. h. die eine zur Kriegführung hinlängliche Anzahl Kriegsfahrzeuge halten (wie z. B. gegen den Sclavenhandel), in den Grundsätzen, welche im Falle eines Krieges beide kriegführende Theile gegen einander und gegen Neutrale befolgen, sowie überhaupt auf die Weise, auf welche das ungeschriebene Recht erkennbar wird. Auf die angegebene Weise sind positive Satzungen des Völkerrechtes entstanden, von denen diejenigen, welche die neutralen Schiffe während eines Seekrieges betreffen, genauer betrachtet werden sollen[32]).

Bevor dieses aber geschehen kann, sind noch einige Erklärungen voraufzuschicken.

Die Flagge, welche ein Schiff mit Recht führt, ist das Kennzeichen seiner Nationalität, weil die Berechtigung zur Führung der Flagge eben von dem Vorhandensein derjenigen Erforderniße abhängt, welche zum Beweise der Nationalität gehören. Die Ansicht, nach welcher Seeschiffe als schwimmende Gebietstheile des Staates, dem sie angehören, zu betrachten sind, darf als die gemeinrechtliche und als die richtige bezeichnet werden. Vgl. Götting. gel. Anz. Jahrg. 1852 St. 40, S. 395 und Kaltenborn a. a. O. Bd. II, S. 347. Der Staat, dem ein Schiff angehört, hat das Recht, dasselbe für seine Zwecke in Anspruch zu nehmen, gegen Entschädigung der Rhederei, das Recht der Gerichtsbarkeit über das Verhalten der Schiffsgenossen auf seinen Eigengewässern und auf den freien Gewässern, in eben dieser Beschränkung das Recht der Gesetzgebung für sie[33]); das Recht der Vorschrift der zu führenden Flagge sowie des Schutzes dieser Flagge; das Recht, für die Beförderung und Erleichterung seiner Schifffahrt zu sorgen, namentlich durch Ernennung von Consuln in fremden Häfen. — In

---

32) Das Recht jedes Staates, den Handel Fremder an seinen Küsten und mit seinen Kolonieen, sowie die Fischerei in den von ihm beherrschten Gewässern zu beschränken, gehört nicht hierher.

33) Unter Schiffsgenossen werden hier auch die Passagiere verstanden und sind auch von denjenigen europäischen Staaten, von deren Häfen Auswandererschiffe abgehen, für diese Verordnungen erlassen worden; der Passagier ist nämlich unter der Flagge, unter welcher er fährt, ganz so zu betrachten, wie der Fremde in einem anderen als seinem einheimischen Staate; er ist für die Dauer seines Aufenthaltes daselbst dessen Gesetzen unterworfen.

Bezug auf fremde Schiffe und deren Angehörige hat der Staat folgende Befugnisse: 1) er darf die in seine Gewässer einlaufenden fremden Schiffe verschieden behandeln und ihnen manche der Vortheile versagen, deren seine eigenen oder die Schiffe von ihm begünstigter Nationen genießen; ohne sich dem Vorwurfe von Feindseligkeit auszusetzen, darf er fremden Fracht- und Passagierschiffen zum Behufe eines erlaubten Verkehres aber nicht das Einlaufen in seine Gewässer und Häfen und die Benutzung der für die Sicherheit oder Erleichterung der Schifffahrt getroffenen Anstalten (z. B. Lootsenwesen) verbieten, es wäre denn, daß ansteckende Krankheiten an Bord herrschten oder daß solche Schiffe aus Gegenden kämen, in welchen pestartige Krankheiten ausgebrochen wären. Existirt dann ein Quarantainehafen des Staates, den sie anlaufen, so sind sie an diesen, sonst an den nächsten Quarantainehafen zu verweisen. Im Quarantainehafen ist solchen Schiffen die nöthige Sorgfalt zuzuwenden, sie sind nicht unnöthiger Weise zu belästigen und nicht länger als nöthig aufzuhalten; dagegen haben sie sich der Quarantaineordnung zu fügen, die für einzelne Fälle ganz besondere Vorsichtsmaßregeln vorzuschreiben pflegt. — Das Einlaufen von fremden Kriegsschiffen in seine Gewässer hat der Staat in Friedenszeiten, wiewohl unter Anwendung gehöriger Vorsicht, zu dulden, besonders in Fällen der Seenoth. — Im Kriege wird selbstverständlich der eine kriegführende Theil die Kriegsschiffe seines Feindes abwehren, und dessen Fracht- und Passagierschiffe werden ohnehin die Gewässer und Häfen ihres Gegners meiden. — In Fällen der Seenoth ist den Fracht- und Passagierschiffen des Feindes Hilfe zu leisten; den feindlichen Kriegsschiffen, wenn sie zuvor sich ergeben haben, vorausgesetzt, daß nicht gerade Waffenstillstand ist, in welchem Falle man unter Beobachtung gehöriger Vorsicht Hilfe zu leisten hat. — Die Verfolgung eines fremden Schiffes in die offene See wegen eines abseiten der Schiffsangehörigen begangenen Verbrechens oder eines schweren Polizeivergehens gegen das Recht des verfolgenden Staates ist erlaubt. — Umgekehrt darf der Staat, wenn abseiten eines Fremden gegen ihn auf offener See oder im Auslande ein Verbrechen begangen, z. B. durch Anstiftung von Aufruhr, oder wenn die Rechte eines seiner Unterthanen von dem Fremden im Auslande oder auf offener See verletzt worden sind, der Person dieses Fremden sich versichern.

Von den Consuln soll hier etwas Näheres bemerkt werden. Ueber die Geschichte des Consulats vgl. die Literatur bei Pöhls a. a. O. Th. IV, S. 1006, N. 1; Kaltenborn a. a. O. Bd. II, S. 353, N. 29.

Ein Consul im heutigen Sinne des Wortes ist der von einer Regierung in einem anderen Staate angestellte Beamte, welcher den Auftrag hat, daselbst die Handels- und Schifffahrtsinteressen der Unterthanen seiner Regierung wahrzunehmen. Der Consul kann entweder direct von der Regierung oder von deren Gesandten ernannt sein.

Der Staat, bei welchem ein Consul angestellt wird, hat zu der Anstellung desselben seine Genehmigung (das Exequatur) zu ertheilen; bevor diese ertheilt wird, darf der Consul seine Functionen nicht beginnen; die Verweigerung des Exequatur ist an sich kein Act der Feindseligkeit. Die Consuln haben als solche nicht den Charakter diplomatischer Personen, mithin auch nicht deren Rechte und Pflichten; sie sind häufig Bürger des Staates, bei welchem sie angestellt werden und insofern durch ihre Consulareigenschaft die Pflichten, welche sie gegen den Staat haben, dem sie als Bürger angehören, beeinträchtigt werden, darf in der Verweigerung des Exequatur keine Feindseligkeit gegen den sie anstellenden Staat erblickt werden.

Man unterscheidet Generalconsuln, welche für mehrere Handelsplätze, Consuln, welche für einen Handelsplatz, Viceconsuln, welche als Vertreter des Generalconsuls oder Consuls angestellt sind, besonders an denjenigen Orten, wo letztere nicht residiren. Mitunter haben Consuln auch nur den Namen von Agenten. — Die Consuln stehen unter dem besonderen Schutze des Völkerrechtes. In Beziehung auf ihr Amt stehen sie unter der unmittelbaren Gerichtsbarkeit des Staates, der sie anstellte, dem sie also insoweit unterworfen sind. Die Geschäfte der Consuln sind hauptsächlich folgende: Die Beobachtung und Beförderung des Verkehres der Unterthanen ihrer Regierung an dem Platze, für welchen sie angestellt sind, die Fürsorge für die Erfüllung der bestehenden Handels- und Schifffahrtsverträge sowohl von Seiten des Staates, bei welchem der Consul angestellt ist, als auch von Seiten der Unterthanen der Regierung, welche ihn angestellt hat, die Beglaubigung der Schiffspapiere, Beistand für die Schiffe unter der Flagge ihrer Regierung sowie für die Mannschaften und Passagiere derselben, schiedsrichterliche Entscheidung in Streitigkeiten der Unterthanen ihrer Regierung, Controlirung der nationalen Schiffer, Ertheilung von Certificaten an dieselben, Belehrung derselben sowie anderer ankommender Nationaler über die auf Handel und Schifffahrt sich beziehenden Rechte des Gebietes, des Platzes, für welchen sie bestellt sind, bei Seeunfällen für Hilfe und zweckdienliche Maßregeln zur Rettung von Mannschaft, Schiff und Ladung zu sorgen, Verklarungen abzunehmen, wenn hierzu kein Beamter angestellt ist, für die den Nationalen zu gewährende Rechtshilfe zu sorgen, Verwaltung des Nachlasses von Nationalen, sofern diese an dem Platze des Consuls sterben oder sofern ihr Nachlaß dorthin gebracht wird, eine Consularregistratur zu führen, in Kriegszeiten seine Regierung von allem, was für Handel und Schifffahrt ihrer Unterthanen wichtig ist, zu benachrichtigen und seinen Nationalen die erforderlichen Dienste zu leisten. — Für seine Bemühungen wird der Consul entweder durch Consulatsgebühren oder durch eine Besoldung entschädigt.

Die Consuln in der Türkei, Persien und den Raubstaaten sind nicht bloße Bevollmächtigte für Handel und Schifffahrt, sondern zugleich diplomatische Vertreter ihrer Regierungen.

Der Seekrieg hat das Besondere vor dem Landkriege, daß bei ihm die Gewalt der Kriegführenden nicht blos gegen die bewaffnete Seemacht oder gegen bewaffnete an der See liegende Plätze oder gegen eine bewaffnete Landmacht, sondern auch gegen das Privateigenthum der Unterthanen der feindlichen Macht, gegen den Privatverkehr im Feindeslande und mit dem Feindeslande gerichtet wird; ferner, daß die bei ihm angewendete Gewalt nicht allein von der öffentlichen Seemacht, sondern auch von bewaffneten Privatfahrzeugen, wiewohl unter Auctorität der kriegführenden Mächte, ausgeht. Hieraus erklärt sich das Blockiren feindlicher Gewässer und die Kaperei. Von dem ersteren wird weiter unten die Rede sein. — Kaperei ist eine Seekriegsunternehmung abseiten einheimischer oder fremder Privatpersonen mit Genehmigung einer kriegführenden Hauptmacht, bei welcher von diesen auf ihre Kosten bewaffnete Fahrzeuge in der Absicht ausgerüstet werden, um durch Wegnahme feindlicher Schiffe und feindlicher Ladungen dem Handel des Feindes zu schaden und, um den unerlaubten Verkehr Neutraler mit dem Feinde zu verhindern, durch Wegnahme neutraler Schiffe mit ihrer Ladung oder deren Ladung allein, je nachdem entweder letztere feindliches Eigenthum ist oder erstere Kriegscontrebande führen. Zu den Unternehmern der Kaperei steht der Befehlshaber ihrer Schiffe in einem ähnlichen Verhältnisse, wie bei Frachtfahrern der Schiffer zu dem Befrachter und Ausrüster des ganzen Schiffes, oder sofern die Kaperfahrzeuge ihre eigenen sind, wie der Schiffer zu der Rhederei. Die Urkunde, welche die Erlaubniß zur Kaperei enthält, heißt der Kaperbrief oder Markbrief. Die Lösung von Kaperbriefen beider miteinander kriegführender Mächte gilt als Seeräuberei. — Der Kaper hat die Prise selbst oder durch Andere in einen Hafen seines Souverains aufzubringen; unter Umständen darf die Prise auch in neutrale Gewässer gebracht werden, was die neutrale Macht gestatten darf, aber nicht gestatten muß. — Im Aufbringungshafen (oder falls dieser neutrales Gebiet ist und die dortigen Gerichte zu sprechen sich weigern, sowie wenn die Adjudicirung durch den Consul nicht gestattet ist, an dem nächsten Platze, wo ein Prisengericht seines Souverains vorhanden ist) muß der Kaper seine Prise gerichtlich sich zusprechen lassen. Die Besatzung feindlicher Kriegsschiffe hat er seiner Obrigkeit auszuliefern; ebenso feindliche Waffen und Munition, jedoch gegen Bezahlung. — Wenn die Gefangenen ausgewechselt und nicht ausgelöst werden, so darf der Kaper kein Lösegeld beanspruchen. — Der Kaper erwirbt die Prise erst durch gerichtlichen Spruch; daher hat er bis zu diesem die Prise, nach demselben das ihm nicht zugesprochene Gut mit der gehörigen Aufmerksamkeit zu behandeln und über den Act der Nehmung oder Wegnahme durch den Schiffsschreiber ein Protocoll anfertigen zu lassen. Auch darf er die Prise nicht gegen eine Loskaufungssumme freilassen, es wäre denn, daß eine unbestreitbare Gefahr des Verlustes der Prise durch Waffengewalt in der Nähe vorhanden wäre. Durch die gerichtliche

Zusprechung erwirbt der Kaper das ihm Zugesprochene so, als ob er es im Momente der Nehmung erworben. — Das Recht der Kaperei hört mit der Beendigung des Krieges auf, sowie mit der Zurücknahme des Kaperbriefes. — Durch Uebertretung der ihm ertheilten Vorschriften verliert der Kaper seine Befugniß durch gerichtlichen Spruch alsdann, wenn sein Vergehen mit diesem Nachtheile bedroht oder wenn der Kaperbrief ihm nur unter der Bedingung, daß er den ihm gegebenen Verhaltungsbefehlen nachkommen werde, ertheilt worden. — Daß der Kaper überdies den sonstigen rechtlichen Bestimmungen unterworfen ist, bedarf einer weiteren Erörterung nicht.

Wenn ein zur Fracht oder Passagierfahrt ausgerüstetes Schiff von einem feindlichen Fahrzeuge angegriffen wird, so darf es sich vertheidigen, wenn nicht seine Niederlage als wahrscheinlich vorauszusehen ist. Geschieht es bei dieser Gelegenheit, daß das feindliche Schiff überwältigt und genommen wird, so hat das Fracht- oder Passagierschiff die gemachte Beute dem Staate auszuliefern, von dem indessen jenem Schiffe nicht allein aller beim Kampfe erlittene Schaden zu vergüten, sondern außerdem noch eine besondere Belohnung wegen bewiesener Tapferkeit zu reichen. — Sind Kauffahrer und Passagierschiffe mit Kaperbriefen versehen, dann haben sie die Rechte der Kaper. — Sind bei der Ueberwältigung eines feindlichen bewaffneten Fahrzeuges auch Landtruppen thätig, dann haben diese Theil an der Beute. — Die Frage, welche Rechte der Wiedernehmer an der einem feindlichen Schiffe abgenommenen oder abgejagten Prise habe, ist nach den Umständen verschieden zu beantworten. Eine blos abgejagte Prise, sie mag bereits condemnirt worden sein oder nicht, geht nach allgemeinen Grundsätzen nicht in das Eigenthum des Wiedernehmers über, weil durch die Entfernung des Feindes die Occupation aufgehört hat und für den ursprünglichen Eigenthümer durch seine Schiffsmannschaft auf's neue die Besitznahme erfolgt ist und weil der Wiedernehmer befreundetes Eigenthum sich nicht zueignen darf. Der Wiedernehmer hat hier für die geleistete Hilfe höchstens einen Anspruch auf Belohnung. Wird dagegen dem Nehmer die Prise wirklich abgenommen durch den Wiedernehmer, dann ist zwischen der condemnirten und der nicht condemnirten Prise zu unterscheiden; erstere erwirbt der Wiedernehmer; letztere wird dem ursprünglichen Eigenthümer gegen Zahlung eines Bergelohnes zurückgegeben. Bei mehreren Wiedernehmungen richtet sich das Recht des zweiten Wiedernehmers nach demjenigen des ersten. — Befreit die eigene Mannschaft des genommenen Schiffes dasselbe aus Feindesgewalt, dann hat sie nur Anspruch auf Bergelohn. — Seeräubern abgenommene Prisen werden, wenn sie nicht feindlicher Nationalität sind oder Contrebande führen, ihrem Eigenthümer zurückgegeben. — Besondere Vorschriften und vertragsmäßige Satzungen machen von den soeben angegebenen allgemeinen Grundsätzen manche Ausnahmen. Vgl. Kaltenborn a. a. O. Bd. II, S. 365—377; Pöhls a. a. O. Th. IV, S. 1040

— 1059, dessen Entwickelungen aus dem sogenannten natürlichen Rechte jedoch ohne practischen Werth sind.

Für das Recht der neutralen Schifffahrt im Seekriege, zu dem wir uns jetzt wenden, ist außer der Literatur, welche in den bekannten Handbüchern des Völkerrechtes, bei Kaltenborn a. a. O. Bd. II, S. 378, bei Pöhls a. a. O. Th. IV, S. 1067—1072 sich angegeben findet, zu bemerken: Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Schifffahrt und Handel in Kriegszeiten, bis jetzt 8 Hefte 4. seit 1854 (veranstaltet durch das Commercium zu Hamburg).

Unter Neutralität eines Staates versteht man im allgemeinen die Nichtbetheiligung desselben an einem zwischen anderen Staaten ausgebrochenen Kriege. Hierbei aber ist daran zu erinnern, daß der neutrale Staat keineswegs verbunden ist, mit beiden kriegführenden Theilen in gleich freundschaftlichem Verhältnisse zu stehen, sondern daß er im allgemeinen seine bisherigen Beziehungen zu beiden streitenden Theilen beibehalten darf, sofern diese nicht entweder durch die Kriegführung unmöglich gemacht werden oder sofern in denselben nicht eine Feindseligkeit gegen einen der beiden Streitenden liegt. Jedenfalls darf der Neutrale während des Krieges einem der streitenden Theile zum Nachtheile des anderen keine Vortheile einräumen, die ihm vor Ausbruch des Krieges nicht zustanden. Weil indessen über die Grenze der Neutralität sehr leicht Streit entstehen kann, so werden von Seiten der kriegführenden Theile über dieselbe in der Regel mit den Neutralen besondere Vereinbarungen getroffen. Trifft ein neutraler Staat kriegerische Maßregeln, um den von ihm aufgestellten Grundsätzen der Neutralität erforderlichen Falles den kriegführenden Theilen gegenüber durch die Gewalt der Waffen Nachdruck zu geben, oder vereinigen sich zu solchem Zwecke mehrere neutrale Staaten, dann nennt man dies eine bewaffnete Neutralität. Die ausführliche Lehre von der Neutralität gehört in das Völkerrecht; hier sollen nur diejenigen Theile derselben hervorgehoben werden, die für die neutrale Schifffahrt von Bedeutung sind.

Als Rechte der Neutralen sind hier zu merken: Achtung vor ihren Hoheitsrechten, Anerkennung ihrer Beglaubigungen von Seiten der Kriegführenden, Freiheit ihres Verkehres, Unverletzlichkeit ihres Gebietes und ihres Eigenthums; Bewaffnung zur Durchführung der Neutralität. Beschränkt sind diese Rechte hauptsächlich durch das Verbot der Zufuhr von Kriegscontrebande und durch das Verbot der Zufuhr nach blockirten Häfen. — Mit dem Verbote der Zufuhr von Kriegscontrebande steht in Verbindung das Durchsuchungsrecht der Kriegführenden bei neutralen Schiffen. Die Durchsuchung ihrer Schiffe haben die Neutralen sich gefallen zu lassen, sofern sie von wirklichen Kriegsfahrzeugen und entweder auf offener See oder in den Gewässern der Kriegführenden geschieht. Dagegen sind sie berechtigt, derselben sich in ihren eigenen Gewässern zu widersetzen.

Führt ein neutrales Schiff Kriegscontrebande, so darf ihm diese

von den Kriegführenden abgenommen werden, ohne daß der neutralen Macht dagegen ein Widerspruch zusteht. — Läßt eine neutrale Macht ihre Handelsschiffe durch ihre eigenen Kriegsfahrzeuge begleiten, dann hat von Rechtswegen der Befehlshaber des Geschwaders oder des Schiffes, welches die Durchsuchung vornehmen soll, mit der Erklärung des Befehlshabers des begleitenden Kriegsfahrzeuges (der Convoy) sich zu begnügen. — Hinsichtlich des Begriffes der Kriegscontrebande haben die Gesandten und Consuln der kriegführenden Mächte die verlangten Erklärungen zu ertheilen. — Eine andere Frage ist es, ob neutrale Schiffe feindliche Ladung führen dürfen und ob die neutrale Ladung unter feindlicher Flagge zu einer feindlichen werde. Man drückt diese Frage auch so aus: Nimmt die Ladung den Charakter des Schiffes an oder nicht? Man darf jetzt wohl die erstere Frage bejahend beantworten, nachdem Großbritannien, welches bisher dieselbe verneint hatte, neuerlich für die Bejahung derselben in Uebereinstimmung mit Frankreich und Rußland sich entschieden hat. Vgl. Britische Declaration vom 28. März 1854, die neutrale Schifffahrt betreffend (Supplement to the London Gazette, 28. March 1854); Französische Declaration vom 29. März 1854, die neutrale Schifffahrt betreffend (Moniteur universel, 30. Mars 1854); Russische Bekanntmachung vom 3. (15.) März 1854, betreffend die Behandlung der englischen und französischen Unterthanen, ihrer Kauffahrteischiffe und ihres Eigenthums nach eingetretenem Kriegszustande (Petersburger Handelszeitung, den 19. April 1854). Nach eben diesen Publicationen wird neutrales Eigenthum, abgesehen von Contrebande, unter feindlicher Flagge nicht confiscirt. — Zum Beweise der Neutralität sind daher die Schiffspapiere und ihre Vollständigkeit von der höchsten Wichtigkeit. — Daraus, daß von den Kriegführenden, abgesehen von den oben angegebenen Beschränkungen, der freie Verkehr der Neutralen zu achten ist, folgt, daß ihr Handel und ihre Schifffahrt ungestört bleibt. In den Gewässern der Neutralen sind daher nicht nur ihre eigenen Schiffe sowie diejenigen anderer neutraler Nationen von jeder Belästigung durch die Kriegführenden frei, sondern auch die Schiffe der Kriegführenden selbst [34]). Ferner darf der Handel und die Schifffahrt der Neutralen nach den Häfen ihres eigenen Landes oder nach ihren Colonieen durch die Kriegführenden nicht beeinträchtigt werden. Auch nach den Colonieen der Kriegführenden ist der Verkehr für die Neutralen offen, sofern er ihnen sonst nicht durch das Mutterland selbst beschränkt oder gar untersagt war. Nach feindlichen Häfen, Festungen, Flußmündungen, Küsten und selbst größeren Gebietstheilen ist jedoch der Verkehr auch für die Neutralen dann verboten, wenn der Zugang zu denselben und das Auslaufen aus den feindlichen Gewässern durch Kriegsfahr-

34) Feindliche Schiffe nach neutralen Plätzen aufzubringen, ist zwar gestattet, allein, wenn die Mannschaft dieser Schiffe sich und ihre Schiffe der Gewalt ihres Gegners entzieht, so darf die neutrale Macht weder ihr Entkommen begünstigen noch hindern.

zeuge des anderen kriegführenden Theiles verwehrt wird; dies heißt Blockade; mitunter wird die Blockade auch auf die Colonieen der kriegführenden Theile ausgedehnt, wiewohl mit Unrecht, es sei denn daß die Colonieen den Neutralen erst mit dem Eintritte des Krieges zugänglich gemacht worden. Eine Blockade, welche den Verkehr der Neutralen mit dem anderen kriegführenden Theile entweder gänzlich hemmt oder doch so sehr erschwert, daß sie einer Hemmung desselben gleichkommt, ist von Rechtswegen unstatthaft und darf von der neutralen Macht mit Gewalt auf das gehörige Maß beschränkt werden. Welche Gebietstheile blockirt werden sollen, ist von den Kriegführenden vor dem Eintritte der Blockade gehörig bekannt zu machen und ist diese von dem bezeichneten Tage an durch eine entsprechende Anzahl bewaffneter Fahrzeuge in Ausführung zu bringen. Eine fingirte Blockade giebt es nicht. — Die Frage, eine wie große Anzahl von Schiffen zur Ausübung der Blockade erforderlich sei und wie nahe sich dieselben den blockirten Plätzen oder Gewässern zu halten haben, ist je nach der Oertlichkeit verschieden zu beantworten; stets aber muß eine hinreichende Anzahl vorhanden sein, um das Einlaufen in die feindlichen Gewässer mit Wahrscheinlichkeit des Erfolges verwehren zu können. Ein zeitweiliges Verlassen der Station von kurzer Dauer, z. B. wegen Unwetters, unterbricht die Blockade von Rechtswegen nicht. — Eine einmal aufgehobene Blockade wird nicht ohne weiteres erneuert, sondern ihre Erneuerung ist an dieselben rechtlichen und factischen Voraussetzungen geknüpft, die beim Eintreten der Blockade vorhanden sein müssen. Ohne diese Voraussetzungen streitet für die Erneuerung einer einmal aufgehobenen Blockade die Vermuthung nicht. — Der Versuch [35]) eines neutralen Schiffes, die Blockade zu durchbrechen oder die wirkliche Durchbrechung derselben abseiten eines Schiffes ist ein Blockadebruch und berechtigt das Blockadegeschwader zur Aufbringung, falls nicht erhellt, daß jener Versuch aus Unkunde von der eingetretenen Blockade und die Durchbrechung infolge höherer Gewalt stattgehabt. Das der Blockade unkundige Schiff ist zurückzuweisen. Das Auslaufen aus blockirten Häfen wird in der Regel bis zu einem bestimmten Termine gestattet. Das Auslaufen neutraler Schiffe ohne Ladung ist von dem Blockadegeschwader stets zu gestatten. — Der Blockadebruch zieht, wenn er vor dem Prisengerichte erwiesen ist, die Condemnation des Schiffes nach sich. Hat das Schiff feindliche Ladung, dann verfällt auch diese. Hat das Schiff eine Ladung, welche für Rechnung von Unterthanen eines neutralen Staates verschifft ist, dann verfällt diese von Rechtswegen nur dann, wenn sie entweder aus Contrebande besteht oder wenn der Ladungsinteressent um den Blockadebruch wußte. Die Praxis ist geneigt, diese Mitwissenschaft zu präsumiren. Ueber den Act der Weg=

35) Ein solcher Versuch ist aber nicht schon darin zu finden, daß das neutrale Schiff den Kurs nach dem blockirten Platze steuert.

nahme ist ein genaues Protocoll abseiten des dieselbe vollziehenden Kriegsfahrzeuges aufzunehmen, und ist das aufgebrachte Schiff sobald als möglich in Sicherheit zu bringen. Die Mannschaft eines solchen Schiffes ist, sofern ihr sonst keine Handlung der Feindseligkeit vorgeworfen werden kann, frei.

Die Beschränkung des Verkehres der Neutralen während eines Seekrieges tritt nicht selten durch das Verbot des Handels nach den feindlichen Küsten (die Cabotage) und Colonieen ein. Sofern nun den Neutralen dieser Handel von Seiten des Feindes bereits vor dem Ausbruche des Krieges gestattet war, ist ein solches Verbot von Rechtswegen unstatthaft; wurde dagegen dieser Handel den Neutralen erst mit Ausbruch des Krieges oder während desselben gestattet, dann erscheint jenes Verbot gerechtfertigt. — Wenn ein neutrales Schiff verbotenen Küstenhandel mit dem Feinde treibt, dann wird es, im Falle es Contrebande führt, mit der Ladung verurtheilt; sonst aber wird nur die feindliche Ladung condemnirt und Verlust der Fracht ausgesprochen. — Der Handel mit den feindlichen Colonieen pflegt nur insofern beschränkt zu werden, als eine Verschiffung nach Plätzen des feindlichen Mutterlandes oder nach diesem nahegelegenen neutralen Plätzen stattfindet.

Eine andere Art der Beschränkung des neutralen Verkehres ist die durch Embargo. Unter Embargo versteht man die abseiten einer Macht verfügte Anhaltung von Schiffen und ihrer Ladungen innerhalb des Gebietes dieser Macht. Das Embargo kann verschieden vorkommen: 1) als Repressalie gegen die Ungerechtigkeiten einer anderen Macht; dann dauert es nur so lange, bis Genugthuung erfolgt ist; 2) als Kriegsmaßregel gegen den Feind; hier tritt es oft schon vor Ausbruch des Krieges ein; 3) als Sicherheitsmaßregel für die eigenen, befreundeten und neutralen Schiffe vor Feindesgefahr; 4) als Zwangsmaßregel gegen eigene, wie gegen befreundete und neutrale Schiffe im Falle eines Kriegsnothstandes, z. B. wenn zum Transporte von Truppen Fahrzeuge nothwendig sind oder wegen Verproviantirung von Festungen (Angariae von *ἀγγαρεία*). Man kann diese Maßregel gegen Neutrale nicht, wie Pöhls a. a. O. S. 1168 thut, für eine Ungerechtigkeit erklären, da die kriegführende Macht berechtigt ist, alle in ihrem Gebiete vorhandenen kriegstauglichen Kräfte und Mittel in ihren Nutzen zu verwenden, wie es ja auch keinen Zweifel leidet, daß bei der Vertheidigung einer belagerten Festung jeder Fremde verbunden ist, mit Hand anzulegen wegen des Schutzes, unter den er selbst sich begeben hat. Es versteht sich aber, daß den neutralen Schiffen für den Verlust an Fracht und für die von ihnen geleisteten Dienste sowie wegen etwa erlittener Beschädigung, sofern diese nicht eine rein casuelle ist, volle Entschädigung gebührt, sowie daß sie im Dienste der kriegführenden Macht unter deren Flagge und Commando zu fahren haben.

Um die Nachtheile eines Seekrieges für den Verkehr der Unterthanen der kriegführenden Mächte weniger fühlbar zu machen, werden

von den Beschränkungen des Verkehres mitunter Ausnahmen gemacht. Diese Ausnahmen werden entweder unter den Kriegführenden selbst vertragsmäßig festgestellt oder es werden Privatpersonen von den Kriegführenden durch Dispensation von den Nachtheilen des Kriegsstandes privilegirt. Derartige Privilegien heißen Licenzen. Diese Licenzen werden von den kriegführenden Regierungen oder ihren Stellvertretern ertheilt und zwar entweder eigenen Unterthanen oder Unterthanen des Feindes oder neutralen Unterthanen. Die von der feindlichen Macht angenommene Licenz erscheint als Verrath, wenn sie nicht die Zustimmung der eigenen Obrigkeit erhalten hat. In der Annahme von Licenzen einer kriegführenden Macht abseiten neutraler Unterthanen liegt eine Verletzung der Neutralität; daher wird es der Klugheit angemessen sein, wenn die neutrale Regierung von derselben keine officielle Kenntniß nimmt; von Rechtswegen sollte die neutrale Regierung sie gar nicht dulden; wird sie dem Feinde durch Entdeckung der sie enthaltenden Urkunde am Bord eines neutralen Schiffes kund, so ist er zur Wegnahme des neutralen Schiffes berechtigt. Eine von feindlichen Unterhanen unter Vorspiegelung einer neutralen Nationalität erschlichene Licenz ist wirkungslos der die Licenz ertheilthabenden Macht gegenüber; der eigenen Obrigkeit gegenüber erscheint sie als Verrath; ebenso ist es strafbar, wenn die eigenen Unterthanen der die Licenz ertheilenden Macht dieselbe auf die angegebene Weise erschleichen. — Die Licenz als ein Privilegium ist strict zu interpretiren.

Mit den Licenzen ist nicht zu verwechseln das Neutralisiren, wodurch man feindlichen Schiffen und Ladungen den Charakter neutraler zu geben versucht. Das Neutralisiren läßt ohne Unwahrheit und Täuschung sich nicht bewerkstelligen; es ist ein Betrug, an dem sich eine neutrale Regierung nicht betheiligen darf, wenn sie nicht das Vertrauen verlieren und der Gefahr sich aussetzen will, ihren Staat wie einen feindlichen behandelt zu sehen.

Das Segeln unter fremder Flagge ist erlaubt, wenn es vertragsmäßig unter den betreffenden Staaten festgestellt worden oder mit Vorwissen und Genehmigung der zuständigen Behörden beider Staaten geschieht. Indessen, wenn die angenommene Flagge eine feindliche ist, so wird das sie führende neutrale Schiff seiner Nationalität ungeachtet confiscirt und ebenso wird, wenn die angenommene Flagge eine neutrale ist, das sie führende feindliche Schiff der Flagge ungeachtet confiscirt, weil die Flagge zwar ein Kennzeichen der Nationalität, allein nicht der wahre Charakter derselben ist; sie kann, wie jedes andere Kennzeichen, täuschen und die Wahrheit und Wirklichkeit darf dem Scheine nicht nachgesetzt werden. Indessen ist die neutrale Ladung dann freizugeben, wenn demjenigen, für dessen Rechnung sie verladen worden, die feindliche Nationalität des Schiffes unbekannt war oder wenn er unter der angenommenen Flagge verlud, als diese noch nicht feindlich war.

Zu den Betrügereien, welche in Kriegszeiten von der Schlechtigkeit

ausgeführt werden, gehört auch das Segeln mit gefälschten und fingirten Papieren sowie das Steuern eines falschen Kurses, d. h. eines von demjenigen nach dem Bestimmungsorte wesentlich abweichenden. Eine neutrale Obrigkeit, welche an dergleichen Betrügereien sich betheiligt, hat zu erwarten, daß ihre Beglaubigungen nicht geachtet und ihre Schiffe und Ladungen denen des Feindes gleichgestellt werden. Daher unterliegen jene gedachten Betrügereien, wenn sie von der eigenen Obrigkeit entdeckt werden, von Rechtswegen verdienter Strafe und können auf keinen Schutz abseiten der heimischen Obrigkeit rechnen, wenn mit Wegnahme von Schiff und Ladung gegen die bei ihnen Betheiligten von den Kriegführenden verfahren wird.

Es ist bereits bemerkt, daß die Neutralen dem Durchsuchungsrechte der Kriegführenden sich nicht widersetzen dürfen. Eine Widersetzlichkeit berechtigt den Befehlshaber des die Durchsuchung vornehmenden Kriegsschiffes (nur Kriegsschiffe und dazu bevollmächtigte Kaper dürfen die Durchsuchung vornehmen, nicht Schiffe, welche ohne Kriegsfahrzeuge zu sein, blos die Kriegsflagge führen) nicht nur zur Aufbringung wegen des aus ihr entspringenden Verdachtes, sondern auch zur Ergreifung der geeigneten Maßregeln, um sich Gehorsam zu verschaffen. Eine andere Frage ist es, ob das neutrale Schiff versuchen darf, der Durchsuchung durch die Flucht sich zu entziehen. Im allgemeinen darf diese Frage nicht verneint werden, weil, wenn auch keine Ursache zur Aufbringung vorhanden ist, dennoch das Resultat der Durchsuchung, weil von der Beurtheilung des dieselbe Vornehmenden abhängig, ungewiß ist. Allein es muß Aussicht sein, dem Kriegsfahrzeuge entkommen zu können. Diese dürfte alsdann als nicht vorhanden anzunehmen sein, wenn das Kriegsfahrzeug bereits das Zeichen zum Stilleliegen gegeben hat. Ist daher dieses Zeichen gegeben, dann hat der Schiffer das Schiff anzuhalten und die zur Durchsuchung bestimmten Leute an Bord zu nehmen. Diesen hat der Schiffer die verlangte Auskunft zu ertheilen, ihnen die Schiffspapiere und die Ladung zu zeigen. Die zur Durchsuchung bestimmten Leute haben sich alles eigenmächtigen Verfahrens, sofern ihnen keine ungehörige Widerspänstigkeit entgegengesetzt wird, zu enthalten, sondern ihrem Befehlshaber von dem Befunde Bericht zu erstatten. Falls nichts Verdächtiges oder Neutralitätswidriges vorgefunden wird, hat der Befehlshaber das Schiff ruhig fahren zu lassen und den Befund zu attestiren. Im entgegengesetzten Falle läßt der Befehlshaber das Schiff mit entsprechender Mannschaft besetzen und bringt dasselbe in den nächsten Hafen seines Souverains oder in einen neutralen Hafen. Hierbei ist zu bemerken, daß der Neutrale nicht verpflichtet ist, dieses Einbringen von Prisen zu dulden und noch viel weniger zur Bewachung derselben im Interesse des Aufbringenden Beistand zu leisten; ja letzteres darf er sogar nicht, ohne die Neutralität zu verletzen; Kriegsgefangene, welche auf neutralem Gebiete der Gewalt ihres Feindes entkommen, sind frei.

Besonders gegen Kaper gelten strenge Grundsätze; diese werden auf neutralen Gewässern als Seeräuber angesehen und behandelt. — Der Schiffer darf, wenn er sich der Aufbringung nicht aussetzen will, keine Schiffspapiere beseitigen. Im Falle nichts Neutralitätswidriges in Betreff des Schiffes oder der Ladung vorliegt, ist zu solcher Beseitigung keine Veranlassung und wegen des aus ihr entspringenden Verdachtes setzt sie Schiff und Ladung in Gefahr; im Falle wirklich zur Aufbringung Ursache vorhanden ist, wird die Beseitigung der Schiffspapiere zur Entdeckung des Neutralitätswidrigen um so leichter Veranlassung geben, als sie schwerlich unbemerkt geschehen kann. — Ueber die Besitzergreifung des Schiffes und der Ladung hat der Befehlshaber des Kriegsfahrzeuges ein Protocoll aufzunehmen, von dem Schiffer die Schiffspapiere und die Schlüssel sich ausliefern zu lassen und dieselben zu versiegeln; über Schiff und Ladung hat er sich jeder instructionswidrigen Disposition zu enthalten, vielmehr die gehörige Sorgfalt auf ihre Erhaltung und Bewahrung vor Beschädigung zu wenden, weil die Wegnahme ihm kein Eigenthum giebt, sondern nur geschieht, damit das competente Gericht über die Confiscation entscheide. — Wenn der Grundsatz anerkannt wird, daß die neutrale Flagge das unter ihr geladene feindliche Gut decke, dann ist bei neutralen Schiffen nur dann infolge der vorgenommenen Durchsuchung zur Aufbringung Veranlassung gegeben, wenn Contrebande geladen worden. Indessen sollte man hier mit der Auslieferung der Contrebande abseiten des Schiffers sich begnügen, weil den Kriegführenden kein Strafrecht gegen die Neutralen zusteht, sondern nur das Recht, sie an einer Begünstigung des Feindes durch Zufuhr von Contrebande zu verhindern; wird daher die Contrebande ausgeliefert, so ist diesem Rechte genügt. Für den Fall, daß der Schiffer freiwillig die Auslieferung der Contrebande anbietet und dieselbe erfolgt, ist in einigen Staatsverträgen (s. Pöhls a. a. O. Th. IV, S. 1195, N. 5) ausdrücklich bedungen, daß das Schiff seinen Weg ruhig fortsetzen dürfe. Da, wo der obige Grundsatz hinsichtlich feindlicher Ladung nicht gilt, muß die Auslieferung dieser Ladung das neutrale Schiff unbedenklich befreien, weil die feindliche Ladung, sofern sie nicht aus Contrebande besteht, dem neutralen Schiffe seine Nationalität nicht raubt. — Die Frage, ob der Schiffer vor der Durchsuchung die nicht neutrale Ladung (also auch Contrebande) werfen dürfe, ist zu bejahen, weil das Kriegsfahrzeug nur wegen einer vorhandenen neutralitätswidrigen Ladung das Schiff aufbringen darf, nicht aber wegen einer bereits durch Seewurf entfernten; denn eine solche Entfernung bringt seinem Staate keine Kriegsgefahr und dem Feinde keinen Vortheil, und nur wegen eigener Gefahr oder feindlichen Vortheiles darf die Aufbringung vorgenommen werden. — Feindliche Schiffe werden stets aufgebracht.

So wenig dem Befehlshaber des Kriegsfahrzeuges gestattet ist, mit dem aufgebrachten Schiffe (Prise) anders zu verfahren, als ihm die

erhaltene Instruction vorschreibt, ebensowenig ist ihm gestattet, die Prise gegen ein Lösegeld freizulassen. Dies folgt daraus, daß er die Prise nicht für sich, sondern für den Staat aufbringt. Indessen, da es für seinen Staat jedenfalls besser ist, Etwas statt Nichts zu bekommen, so darf man ihm wohl gestatten, die Prise dann gegen ein Lösegeld freizulassen, wenn der Verlust derselben durch feindliche Uebermacht wahrscheinlich ist.

Um den ihren Neutralitätsprincipien widerstreitenden Forderungen der Kriegführenden und somit auch der Durchsuchung ihrer Schiffe zu entgehen, setzen sich die Neutralen entweder allein oder vereinigt mit anderen auf den Kriegsfuß. Dies heißt bewaffnete Neutralität. Die Geschichte dieses Institutes und seine Bedeutung gehört in das Völkerrecht und würde hier zu weit führen.

Will eine neutrale Macht blos ihre Handels- und Passagierschiffe oder auch diejenigen eines anderen neutralen Staates vor der Durchsuchung abseiten feindlicher Kriegsfahrzeuge schützen, so läßt sie dieselben durch ihre Kriegsfahrzeuge begleiten.

Der Schutz, welcher Handels- und Passagierschiffen durch die Begleitung von Kriegsfahrzeugen zu Theil wird, heißt Convoy. Dieser Schutz bezieht sich nicht nur auf die Durchsuchung von Kriegsschiffen, sondern auch auf die Belästigungen durch Kaper und Seeräuber. Im Mittelalter vereinigten sich mehrere bewaffnete Handelsschiffe unter einem Anführer (Admiral) zur Vertheidigung insbesondre gegen Seeräuber oder Kaper, weil diese den Schiffern zur Pflicht gemacht war. Solche Allianz hieß Admiralschaft und die Urkunde darüber Admiral- oder Seyn-Brief. Die Admiralschaften sind in neuerer Zeit außer Gebrauch gekommen; dagegen ist das Convoyiren an ihre Stelle getreten. Hinsichtlich des Convoyirens ist zu merken, daß die neutrale Convoy keine Schiffe eines kriegführenden Theiles gegen den anderen kriegführenden Theil in Schutz nehmen, auch keine Contrebande auf den Schiffen unter ihrem Schutze dulden darf. Neutrale Schiffe unter feindlicher Convoy gelten als feindliche. Es sollte bei neutralen Schiffen, die unter neutraler Convoy fahren, die Durchsuchung nicht stattfinden, sondern die Auskunft von dem Befehlshaber des begleitenden Kriegsschiffes genügen; jedenfalls ist dieser Befehlshaber befugt, die von Kapern intendirte Durchsuchung abzuwehren. Dies wird freilich von den ihm zu Gebote stehenden Mitteln abhangen. Hiervon hängt aber auch die praktische Entscheidung der streitigen Frage, ob die neutrale Convoy die Durchsuchung hindern darf, einstweilen noch ab. Indessen scheint soviel ausgemacht, daß die Nichtrespectirung der neutralen Convoy der neutralen Macht Anlaß zur Kriegserklärung geben kann, wie umgekehrt diejenige neutrale Macht dem Kriegsrechte verfallen ist, welche wissentlich Contrebande convoyiren läßt.

Es ist bereits bemerkt worden, daß die weggenommenen Schiffe und Ladungen ihre bisherigen Eigenthümer erst durch gerichtlichen

Spruch verlieren. Die Gerichte, denen solche Entscheidung obliegt, heißen Prisengerichte [36]). Die weggenommenen Schiffe und Ladungen unterliegen dem Urtheilsspruche der Prisengerichte desjenigen Staates, in dessen Namen sie aufgebracht sind. Diese Jurisdiction darf aber nicht in neutralem Gebiete geübt werden und daher ist es weder gestattet, daß die Kriegführenden in neutralem Gebiete durch ihre Consuln die Prise sich zusprechen lassen, noch sind die neutralen Gerichte zu solcher Urtheilssprechung befugt. Dagegen wird den Kaptoren gestattet, von neutralem Gebiete aus die Acten durch ihren Consul an das Prisengericht ihres Staates behufs einer zu treffenden Entscheidung einzusenden. — Gelangt ein aufgebrachtes Schiff oder eine genommene Ladung vor der Zusprechung an den Kaptor in das Gebiet des Staates, dem ihr Eigenthümer angehört, dann sind sie, wenn dieses Gebiet das dem Kaptor feindliche ist, frei; ist das Gebiet neutral, dann hat die Obrigkeit des neutralen Staates hier allein über die abseiten ihrer Unterthanen begangene Neutralitätswidrigkeit zu entscheiden. Eben dieses hat statt, wenn das neutrale Eigenthum, welches wiederum auf neutrales Gebiet gelangt, vorher unter Verletzung des neutralen Gebietes genommen worden. — Der Umstand, daß der Kaptor das Gebiet eines neutralen Staates bei der Wegnahme verletzt habe, kommt den Eignern des weggenommenen Gutes nur dann zu Statten, wenn der verletzte neutrale Staat selbst sich beschwert; sie dürfen sich darauf nicht berufen, weil sie unbefugter Weise nicht fremde Rechte, vielweniger fremde Hoheitsrechte zu vertreten haben. — Die Rechtskraft der prisengerichtlichen Entscheidung bindet nur den Kaptor, nicht den Neutralen, der gegen dieselbe, von der Verjährung abgesehen, stets diplomatische Schritte seiner Obrigkeit veranlassen kann. —

Die Prisengerichte entscheiden zunächst nach dem besonderen Prisenrechte ihres Landes, wobei jedoch stets die Vereinbarungen mit dem neutralen Staate, dessen Unterthanen die Eigner des weggenommenen Gutes sind, berücksichtigt werden müssen, sowie die von der eigenen Regierung beim Ausbruche des Krieges bekannt gemachten Erlasse; in Ermangelung solcher besonderen Normen sind die allgemeinen des Völkerrechtes maßgebend. Nach fremdem Rechte pflegt dann entschieden zu werden, wenn dieses seinen Staatsangehörigen ungünstiger behandelt als das einheimische Recht, weil das Höchste, was der Fremde verlangen darf, die Behandlung nach seinem vaterländischen Rechte ist. —

Die Einrichtung der Prisengerichte hängt von dem sie einsetzenden Staate ab, der Prisensachen zur Entscheidung auch schon bestehenden Gerichten überweisen kann. Nur muß die Einrichtung der Prisengerichte den allgemeinen Erfordernissen eines Gerichtes, namentlich in

36) Nach Analogie dieser Prisengerichte hat man auch Gerichte für die Entscheidungen über Wegnahme solcher Schiffe, welche verbrecherischen Unternehmungen dienen, wie zum Sclavenhandel und zum Seeraube bestimmte Schiffe.

Betreff der Möglichkeit unparteiischer Entscheidung entsprechen. — Aehnlich wie mit der Einrichtung verhält es sich mit dem Verfahren; auch dieses bleibt dem die Prisengerichte einsetzenden Staate unter der eben angegebenen Beschränkung überlassen. — Das Verfahren beginnt damit, daß der Kaptor oder der Führer der Prise vor dem Gerichte erscheint, diesem die etwa gemachten Gefangenen, die Schiffspapiere, das etwa aufgenommene Inventarium sowie das über die Wegnahme aufgenommene Protocoll überliefert, worauf ein Commissarius des Gerichtes an Bord der Prise erscheint und die nöthigen Sicherungsmaßregeln trifft [37]. Darf der Kaptor (z. B. wenn er ein Kaper ist) auf Zusprechung der Prise Anspruch machen, dann hat er dies zu thun; sonst hat er diejenigen Ansprüche zu erheben, welche ihm wegen der Nehmung zustehen — Der Richter nimmt zur Herstellung des Thatbestandes eine summarische Untersuchung vor, bei welcher er selbstverständlich diejenigen rechtlichen Mittel anwenden darf, welche zur Erforschung der Wahrheit geeignet sind. — Ergiebt diese Untersuchung auf unzweifelhafte Weise die Ungerechtigkeit der Nehmung, dann ist die Prise freizusprechen und, unter Vorbehalt der Schadensansprüche gegen ihn, der Kaptor in die Kosten des Verfahrens zu verurtheilen. Stellt sich dagegen unzweifelhaft heraus, daß das genommene Gut mit Recht genommen worden, dann ist dasselbe entweder zu confisciren, unter Entschädigung oder Belohnung des Kaptors, wenn dieser der Flotte angehört, oder aber es ist dem Kaptor, unter den gebührenden Abzügen, zuzusprechen, wenn dieser ein Kaper ist. — Ist die Rechtmäßigkeit der Wegnahme zweifelhaft, dann wird ein bestimmter Termin zur Vernehmlassung unter angemessenem Präjudiz öffentlich bekannt gemacht. Läuft dieser Termin ab, ohne daß Ansprüche oder Widersprüche angemeldet werden, dann erfolgt die Präclusiv- und Adjudicationssentenz, welche, wenn sie rechtskräftig geworden, demjenigen, zu dessen Gunsten sie lautet, ein ius quaesitum ertheilt. — Wird dem Verfahren des Kaptors von den Betheiligten widersprochen, dann entsteht hierüber eine Verhandlung, der, falls es noch erforderlich, das Beweisverfahren folgt. Bei diesem hat der Reclamant den Beweis der Unrechtmäßigkeit der Wegnahme zu führen, weil im Zweifel die Rechtmäßigkeit der Wegnahme vermuthet wird. — Die Sentenz erster oder zweiter Instanz, mag sie nun condemnatorisch oder freisprechend lauten, kann, ungeachtet dawider eingelegter Appellation, meistens gegen Sicherheitsbestellung desjenigen, zu dessen Gunsten sie lautet, sogleich vollstreckt werden. — Ist das Schiff frei und die Ladung oder ein Theil derselben streitig, so braucht das Schiff die Beendigung des Processes wegen der Ladung nicht abzuwarten; es genügt, wenn der Schiffer einen Bevollmächtigten stellt. Umgekehrt sind auch die Interessenten einer

37) Befinden sich unter der Ladung leicht verderbliche Waaren, dann kann er den Verkauf derselben verfügen.

freien Ladung nicht verbunden, den Ausgang des Processes wegen des Schiffes abzuwarten, wofern nicht nach dem Rechte, welchem die Prisengerichte folgen, die Unfreiheit des Schiffes auch diejenige der Ladung bedingt. — Von Rechtswegen sollte der Reclamant, welcher mit Unrecht streitet, die Proceßkosten, sowie der Kaptor, welcher wegen widerrechtlicher Aufbringung im Processe unterliegt, die Proceßkosten und den liquidirten Schaden bezahlen. Bei Kapern pflegt man hier auch keine Rücksicht zu nehmen; ebensowenig sollte dies aber auch bei Flottenofficieren geschehen, für deren Versehen in subsidium der Staat, dem sie dienen, aufzukommen hat.

Ein neutraler Schiffer, der seine Reise wirklich beendet hat, darf auf einer folgenden Reise wegen Neutralitätswidrigkeiten, die er auf der beendeten Reise verschuldet hat, nicht aufgebracht werden. — Mit eingetretenem Frieden hört der Kriegszustand mit seinen Feindseligkeiten auf; von Rechtswegen sollten daher dann die schwebenden Prisenprocesse niedergeschlagen werden.

Druck von Otto Wigand in Leipzig.

Druck von Otto Wigand in Leipzig.